PROWADZENIE SAMOCHODU W TERENIE (patrz str. 4)

Nr 9

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 1 — 15 czerwca 1949 CENA 25 ZŁ



Nasza duma — STAR 20

NASZE WNIOSKI NA KONGRES ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Przed dwoma laty na pierwszym kongresie Związków Zawodowych zameldowaliśmy towarzyszom z kopalni i fabryk, całej klasie robotniczej, że bitwa o uruchomienie transportu została wygrana.

Czyn ten postawił transportowców w jednym szeregu z najwydajniej pracującymi dla odbudowy zniszczeń wojennych.

Dziś meldujemy się powtórnie na kongresie. Meldujemy się z niemniejszymi osiągnięciami, dowodzącymi, że transportowcy należycie zrozumieli swe zadania na drugim etapie pracy, etapie budowy socjalizmu.

W okresie 2 lat socjalistyczne współzawodnictwo pracy stało się już masowym ruchem transportowców. Wyniki akcji oszczędnościowej sięgające w roku bieżącym ponad miliard złotych, ogromny wzrost ilości tono - kilometrów wykonanych przez poszczególne samochody, wzrost przebiegu międzynaprawczego, systematyczne doszkalanie kierowców, rozwój życia kulturalnego, akcji wczasów to wkład świadczący dobitnie o osiągnięciach transportowców na drodze do socjalizmu.

Na kongresie wysuwamy szereg postulatów mających za cel jeszcze większe usprawnienie naszej pracy, wzmożenie opieki nad poszczególnym członkiem związku, którą wysoko już rozwinęliśmy w ciągu ubiegłych dwóch lat.

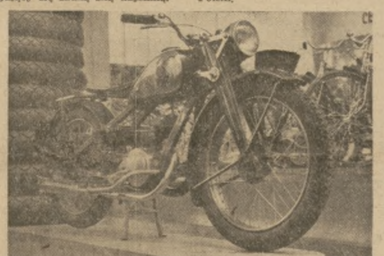
Perwszym naszym postulatem jest zjednoczenie wszystkich transportowców w ramach jednego związku. **Stawiamy wniosek o zrzeszenie wszystkich kierowców przedsiębiorstw posiadających wydzielone jednostki transportowe w Związku Zawodowym Transportowców.**

Dążymy do zjednoczenia w naszym związku „chałupników" jakimi są taksówkarze, właściciele jednej taksówki nie posługujący się żadną siłą najemną.

Stawiamy wniosek wprowadzenia przymusowego ubezpieczenia każdego kierowcy na wypadek utraty zdrowia lub śmierci podczas wykonywania czynności zawodowych.

Prosimy władze państwowe o utworzenie specjalnych sądów dla spraw samochodowych, które rozpatrywałyby wszelkie sprawy przestępstw drogowych i wypadków.

Obrady kongresu, który rozpatrzy nasze wnioski śledzimy w pełnym napięciu świadomi ważności wytycznych, które staną się podstawą naszej jeszcze bardziej wytężonej pracy dla zbudowania szczęśliwej, socjalistycznej Polski.



Również SHL-ki podziwialiśmy na XXII. Międzynarodowych Targach w Poznaniu

PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY PRZEKROCZYŁ PLAN PRODUKCJI

Według opublikowanych danych polski przemysł motoryzacyjny wykonał z nadwyżką plan produkcyjny w I kwartale 1949 roku. Wyprodukowano 113,7% przewidzianej planem liczby ciągników „Ursus" oraz 132,2% zaplanowanej ilości rowerów. Wytwórnie krajowe wypuściły w tym czasie 21,158 rowerów różnych typów.

2 x więcej POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Jak wynika z interesujących cyfr. ogłoszonych w Nr 4 „Gospodarki Planowej", liczebność polskiego parku samochodowego wzrosła w porównaniu z okresem przedwojennym o przeszło 100%. Charakterystyczne jest przy tym, iż posiadamy obecnie nie tylko w cyfrach bezwzględnych, ale i procentowo znacznie więcej samochodów ciężarowych, których znaczenie gospodarcze jest większe niż samochodów osobowych. Rośnie też szybko liczba ciągników, które przed wojną nie odgrywały w naszym życiu gospodarczym większej roli. Według wspomnianego zestawienia cyfrowego posiadaliśmy w 1948 roku (w nawiasach dane porównawcze za rok 1938): samochodów ciężarowych, specjalnych i ciągników siodłowych — 34.829 (10.144), samochodów osobowych — 31..069 (29.766), autobusów 1.719 (2.038), ciągników rolniczych 14.000, ciągników drogowych 2.551 (przed wojną — nikłe ilości ciągników). Motocykli jest obecnie w Polsce 38.480 wobec 12.661 w 1938 r.

400 CIĄGNIKÓW

Załoga Zakładów Mechanicznych „Ursus" postanowiła wyprodukować do końca bieżącego roku 400 ciągników ponad przewidzianą planem ilość. Ciągniki te rozprowadzone zostaną po kraju za pośrednictwem „MOTOZBYTU", a wyprodukowanie ich umożliwi pokrycie bieżącego zapotrzebowania naszego transportu.

STARACHOWICE PRODUKUJĄ SZKOLĄ

Wszyscy już wiedzą w Polsce, że Zakłady Starachowickie produkują doskonałe, pierwsze polskiej produkcji samochody ciężarowe STAR. Nowością natomiast jest fakt szkolenia przez Zakłady kierowców, mających za zadanie „docieranie" Starów.

Kandydaci na kurs rekrutują się z młodzieży robotniczej, która odbyła 2-letnią praktykę ślusarsko-mechaniczną w Zakładach. Kurs trwa pół roku i w ciągu tego czasu słuchacze przechodzą praktykę w poszczególnych działach produkcji samochodów, zaznajamiając się ze wszystkimi fazami montażu wozów.

Uzupełnieniem praktyki warsztatowej są wykłady z przepisów o ruchu drogowym i terenowa jazda szkolna.

W bieżącym miesiącu pierwszy kurs ukończył szkolenie i po złożeniu przepisowych egzaminów przed Wojewódzką Komisją Egzaminacyjną, 32 uczniów otrzymało prawa jazdy.

Nowe Stary przejadą więc pierwsze kilometry prowadzone fachową ręką pełnowartościowego kierowcy.

S. Lesiak

ZJAZD motocyklistów na KONGRES

Z okazji II Kongresu Związków Zawodowych odbył się gwiaździsty zjazd motocyklowy, przy udziale wszystkich zrzeszeń sportowych Zw. Zaw.

Sztafety motocyklowe przybyły w dzień otwarcia kongresu do Warszawy i złożyły meldunki prezydium kongresu.

Sztafeta ZS „Związkowiec" wyruszyła z Rzeszowa, „Ogniwo" — z Krakowa, „Unia" — z Katowic, „Metal" — z Wrocławia, „Włókniarz" — z Łodzi, „Kolejarz" — z Poznania, „Górnik" — ze Szczecina, „Budowlani" — z Gdańska, „Spójnia — z Białegostoku.

W drodze motocykliści zbierali podpisy od organizacji związkowych i innych.

UMOWA HANDLOWA ZE ZWIĄZKIEM RADZIECKIM

wzbogaci nasz tabor

Z Moskwy powróciła do Warszawy delegacja Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „MOTOZBYT" w składzie: Wicedyrektor Handlowy L. Flicker i Kier. Oddziału Samochodowego B. Chełmoński. Zadaniem delegatów było szczegółowe omówienie dostawy sprzętu motoryzacyjnego dla Polski. Sprzęt ten przewidziany był w liście towarowej 5-letniej umowy handlowej polsko-radzieckiej, obecnie chodziło więc o ustalenie w ramach tej umowy szczegółów dostaw w roku bieżącym i podpisanie kontraktów. W efekcie kilkotygodniowych rokowań podpisano 4 kontrakty.

Dotyczą one samochodów i podwozi samochodowych różnych typów, dostawę części wymiennych oraz nowych typów traktorów z częściami.

Traktery te zostaną zastosowane w rolnictwie polskim.

Otrzymamy też od Związku Radzieckiego poważną ilość kompletów ogumienia do samochodów ciężarowych.

Związek Radziecki zaofiarował też pomoc techniczną w organizowaniu warsztatów naprawy i regeneracji zespołów i części traktorów i przesyła w tym celu wysokokwalifikowanych specjalistów.

Jeśli chodzi o rokowania, prowadzone przez przedstawicieli „MOTOZBYTU" w Paryżu — o których wspominaliśmy w poprzednim numerze — to w chwili zamknięcia niniejszego numeru trwają one nadal i brak jeszcze bliższych wiadomości o ich wynikach.

M. K.

ČSR eksportuje samochody

W początkach roku bieżącego zanotowano w Czechosłowacji poważny wzrost eksportu samochodów. Wywóz ten skierowany był głównie do krajów Europy Wschodniej, a mianowicie ZSRR, Bułgarii, Węgier i Rumunii, ale także do Austrii, Francji i Niemiec. Polska jest jednym z czołowych odbiorców CSR.

II KONGRES ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Rozpoczynający się 1 czerwca II. Kongres Związków Zawodowych ma wielkie znaczenie w życiu naszego kraju. Organizacja związkowa skupiająca dziś w Polsce trzy i pół miliona pracowników wszystkich zawodów, partyjnych i niepartyjnych, choćby już pod względem ilościowym, prezentuje potęgę świata pracy. Ale liczba nie jest wszystkim. W swej praktyce organizacyjnej niektóre ogniwa związków zawodowych często jeszcze wykazują błędy, brak dostatecznej aktywności i pewne zaskorupienie w biurokratyźmie i szablonowości.

Szablonowość i biurokratyzm to najwięksi wrogowie każdej działalności społecznej. Dlatego na czołowym miejscu obrad kongresowych znajdą się zagadnienia ideologiczne. Dyskutowane będą najistotniejsze zadania związków zawodowych, wyciągane odpowiednio wnioski organizacyjne kierujące praktykę na właściwy cel. Obszerna dyskusja jaką niewątpliwie przeprowadzi kongres, umożliwi mu pewne porównanie, zestawienie założeń ideologicznych z życiowymi potrzebami mas związkowych, mas pracujących. Już dyskusje przeprowadzone w zakładach pracy z delegatami na Kongres dały tu bardzo wiele materiału.

A więc czym są, czym powinny być związki zawodowe? Są one wielką szkołą rządzenia i wychowania socjalistycznego. To sformułowanie wyraża zadania stojące przed związkami zawodowymi na obecnym etapie rozwojów krajów. które bądź zlikwidowały już kapitalizm jak w Związku Radzieckim, bądź ograniczają go wydatnie jak w Polsce i nnych krajach demokracji ludowej. W ustroju kapitalistycznym, opartym na wyzysku człowieka przez człowieka, inne są bowiem zadania związków zawodowych, a zgoła inne w ustroju socjalistycznym lub w ustroju demokracji ludowej. Przy kapitaliźmie chodziło masom pracowniczym przede wszystkim o wywalczenie dla siebie lepszych warunków płacy i pracy, o „powstrzymanie ataku kapitału", jak mówił Marks. Inaczej, gdy władza znajduje się w rękach ludu z klasą robotniczą na czele. Wówczas stają się związki zawodowe, jak wykazywał już Lenin „organizacją wychowawczą, organizacją uaktywnienia i szkolenia, są szkołą rządzenia, szkołą gospodarowania..."

W ustroju kapitalistycznym robotnicy i pracownicy organizują się, ażeby łatwiej bronić swoich interesów i praw przed atakami kapitalistów i łatwiej ich atakować. Inaczej jest w warunkach Państwa Ludowego. Tu Państwo samo stoi na straży interesów i praw mas pracowniczych, odzwierciadlając w swoim ustawodawstwie rzeczywiste interesy mas pracujących — rzeczywiste interesy narodu. Dlatego też związki zawodowe biorą aktywny udział w pracach rządu i zadaniem ich jest walczyć konsekwentnie o realizację ustawodawstwa, którego są współtwórcami. W ten sposób związki zawodowe stają się szkołą rządzenia i szkołą wychowania socjalistycznego.

Dlatego wzrost sił wytwórczych, wzrost potęgi gospodarczej narodu leży w ustroju ludowym lub socjalistycznym bezpośrednio w interesie mas pracujących. Dlatego nowe metody uwielokrotnienia sił produkcyjnych rodzą się w takim ustroju nie na zasadzie nakazów z góry i nie w dyrekcjach, lecz właśnie w masach pracujących. Taką niezawodną metodą uwielokrotnienia sił produkcyjnych i wyrazem socjalistycznego stosunku do pracy jest współzawodnictwo pracy. Potęga Związku Radzieckiego opiera się m. in. właśnie na tym socjalistycznym stosunku do pracy, na współzawodnictwie pracy. W Związku Radzieckim rozwija się obecnie żywiołowo nowa forma współzawodnictwa, współzawodnictwo jakościowe. Robotnicy i pracownicy rywalizują teraz między sobą o to, żeby ich produkt był również jakościowo lepszy. Jest rzeczą jasną, że związki zawodowe powinny odegrać kierowniczą role w tej dziedzinie W ten sposób związki zawodowe, stając się dźwignią współzawodnictwa pracy, obejmując też kierowniczą rolę w życiowej, nie zbiurokratyzowanej opiece w codziennych sprawach bytowych rzesz pracujących bezpośrednio w warsztatach pracy, wkraczają we właściwy sobie zakres zadań.

Oto w głównych zarysach zagadnienia, jakie stoją na porządku dziennym Kongresu. Przyczyni się on niewątpliwie do jeszcze większego ożywienia i zaktywizowania polskiego świata pracy. Na przełomie Planu Trzyletniego i Planu Sześcioletniego, na etapie, kiedy sprawa sojuszu robotniczo-chłopskiego, tego fundamentu władzy ludowej, wchodzi w zakres codziennej naszej praktyki życiowej, Kongres Związków Zawodowych, zbiegający się z tegorocznym Świętem Ludowym, jest ilustracją dojrzałości naszego narodu w walce o postęp, dobrobyt i pokój.

pl.

Przed Ludowym Świętem

Ekipy WZM-ów na wsiach

Realizujemy Sojusz Robotniczo-Chłopski

Przed Świętem Ludowym w akcji pomocy ośrodkom maszynowym, w akcji pogłębiania sojuszu robotniczo-chłopskiego czynny udział biorą pracownicy motoryzacji. W zrozumieniu, że tylko socjalistyczna wieś, oparta na mechanizacji pracy, może być podstawą naszej siły obronnej i gospodarczej, realizują przyjaźń robotniczo-chłopską pracą licznych, ochotniczych ekip remontowych. Głęboka przyjaźń robotnika i chłopa, usunięcie śladów szlacheckiego i sanacyjnego zacofania wsi — oto wyniki ich pracy.

Zbliżające się Święto Ludowe wzmogło nasze wysiłki nad umocnieniem i pogłębieniem sojuszu robotniczo-chłopskiego. Nasze Zakłady Motoryzacyjne Nr. 4 objęły patronat nad spółdzielnią produkcyjną i ośrodkiem maszyn rolniczych w Karczynie i Grzegorzewicach pow. Strzelin. W teren wyruszyła ekipa fachowców pod kierownictwem tow. Zielińskiego Henryka, członka egzekutywy naszej organizacji partyjnej oraz ob. Michalską Maria z Ligi Kobiet i ob. Czajka Tadeusz — przewodniczący koła ZMP. Część maszyn oraz urządzeń rolniczych znajdowała się w stanie niezdolnym do użytku. Nasza ekipa remontowa nie zrażając się nawałem pracy przystąpiła energicznie do naprawy sprzętu. W krótkim czasie uruchomiliśmy pompę wodną, naprawiliśmy instalacje wodociągowe w całej wsi co ułatwiło pracę przy pojeniu inwentarza (przed naprawą pojenie krów i koni trwało 2 godziny, obecnie 20 minut) ponadto naprawiliśmy instalacje elektryczne oraz 2 motory elektryczne i jeden ciągnik rolniczy, który będzie mógł wziąść udział w akcji siewnej. W międzyczasie przeprowadziliśmy również konserwację narzędzi rolniczych. Członkowie ekipy, monterzy Garyga, Seidel i Topolski, chcąc pomóc rolnikom, naprawili oprócz tego: radio, żelazka elektryczne i zegar elektryczny w szkole.

W ośrodku Maszynowym w Karczynie przeprowadziliśmy konserwację 6 siewników wyremontowaliśmy jeden silnik elektryczny, oraz uruchomiliśmy jeden silnik spalinowy, który służyć będzie do uruchomienia młockarni. Już po kilku niedzielach przepracowanych w Ośrodku zdobyliśmy zaufanie i przyjaźń chłopów mało- i średnio rolnych. Gdy przyjeżdżamy do wsi, gospodarze sami przychodzą do samochodu i zapraszają nas do siebie w gościnę. Szczególnie serdecznie troszczą się o naszą ekipę ob. Kozak — wójt gminy Kondratowice i tow. Korbela — pierwszy sekretarz Komitetu Gminnego PZPR.

W jedną z niedziel urządziliśmy bezpłatne przedstawienie w świetlicy gminnej w Tarczynie, na którym obecnych było 400 widzów, mało i średniorolnych chłopów. Aktorami byli pracownicy naszych Zakładów, którzy rano pracują zawodowo, a po obiedzie chętnie wyjeżdżają na wieś, niosąc tą drogą kulturalną rozrywkę robotnikom rolnym.

Zapał do pracy nad umocnieniem i pogłębieniem sojuszu robotniczo-chłopskiego jest w naszych Zakładach powszechny. Nawet ci, którzy nie wyjeżdżają na wieś w godzinach poza służbowych, naprawiają przywiezione przez nas części, nie nadające się do naprawy na miejscu. Rozumiemy bwiem, że pracą naszą najaktywniej przyczyniamy się do wzmocnienia sojuszu i przyjaźni robotnika i chłopa, a tym samym do polepszenia bytu naszej wsi, do szybszego zbudowania socjalizmu.

Józef Topolski
monter Wojskowych Zakładów
Motoryzacyjnych

Z doświadczeń transportowców Związku Radzieckiego

Jednolity tabor nakazem planowej gospodarki

Tabor samochodowy złożony z niewielkiej ilości typów może być źródłem wielkich oszczędności. Ilość typów powinna odpowiadać ściśle określonym potrzebom. W transporcie towarowym dla przewozu dużych ładunków na większą odległość potrzebny jest samochód ciężarowy największej ładowności. Jeżeli masa towarów do przewiezienia jest stosunkowo mała, potrzebny jest wtedy samochód ok. 3 ton. o wysokiej szybkości.

Dla przewozu masowego na małe odległości — zależnie od rodzaju przewożonych łandunków — potrzebny jest, albo samochód ze zmechanizowanym wyładowaniem, albo ciągnik z „Jernitorem" przyczep, z których jedna załadowuje się, gdy druga jest wyładowywana, a trzecia w drodze za ciągnikiem, w ten sposób ciągnik jest stale w ruchu, a zatem w pełni wykorzystany.

W obydwu charakterystycznych rodzajach przewozu: na daleką i na bliską odległość — ładowność pojazdu odgrywa pierwszoplanową rolę i musi być umiejętnie dostosowana do masy towarów przewożonych. O ile szybkość jest czynnikiem wielkiej wagi przy jazdach na daleką odległość, to przy przewozach na małe odległości na pierwsze miejsce wysuwa się zagadnienie szybkości załadowywania i wyładowywania.

Wreszcie dla przewozów zupełnie małych mas towarowych służy samochód dostawczy o małej ładowności, będący pod względem swej budowy, pochodnym samochodu osobowego, a zatem posiadający wspólne z nim zespoły. Różnorodność typów samochodów służących do przewozów osób da się najłatwiej ograniczyć.

Zdolność przewozu taboru wyraża się w przewozie pewnej ilości towarów (ton) na pewną odległość w określonym czasie lub też podobnie w przewozie osobowym pewnej ilości osób (pasażerów). Do wykonania zaplanowanych przewozów potrzebny jest oprócz zainwestowanych kapitałów (tabor i urządzenia dla jego obsługi), pewien układ pracy oraz materiałów. Do określenia wielkości tych potrzeb służą plany: zatrudnienia (określa układ pracy) i zaopatrzenia (określa wkład materiałów). Plan zatrudnienia wykaże, że na obsługę jednolitego taboru potrzebny jest mniejszy wkład pracy, niż na obsługę taboru złożonego z przeróżnych jednostek. Plan może ściśle wykazać oszczędności osiągalne przez ujednolicenie taboru.

Mniej typów samochodów to:
łatwiejsza eksploatacja
szybsza i tańsza obsługa techniczna
łatwiejsze szkolenie kadr
uproszczone planowanie.

Zasady te uwzględnione szeroko przy samochodowym transporcie towarowym w Związku Radzieckim pozwoliły na osiągnięcie wspaniałych wyników w przewozach wśród wszystkich baz transportowych ZSRR. Jednocześnie systematycznie kontynuowane prace w tym kierunku, zarówno praktyków, jak w dziale planowania, wskazały właściwą drogę rozwojową przemysłu motoryzacyjnego.

Akc.

Polska i Świat za kierownicą

Fabryka samochodów w Gorkim (ZSRR), wsławiona wyrobem znanych wozów GAZ, zwiększy tego roku swoją produkcję, w stosunku do przedwojennej o 350%. Zakłady w Gorkim są największą fabryką samochodów w Europie.

—O—

Wytwórnia Pierre-Faune (Francja) zaczęła wyrabiać samochód napędzany elektrycznością, który ma być używany jako taksówka. Wóz ma dwa miejsca dla kierowcy i podróżnego. Napęd od silnika elektrycznego połączonego z dwoma 6-voltwymi bateriami. Waga pojazdu 500 kg.

—O—

Firma C. H Carlson w Linköping (Szwecja) wyrabia przenośne garaże z 6-ciu części, które można zmontować w ciągu 30 minut.

—O—

Szosy wiodące do Moskwy mają otrzymać kabel elektryczny o wysokim napięciu, który będzie umieszczony pod powierzchnią drogi. Zdaniem profesora Leningradzkiego Uniwersytetu, Dabata, ma utworzyć się nad drogą pole magnetyczne. Enerfia elektro-magnetyczna będzie przejmowana przez urządzenia zamontowane na samochodach i przemieniane na energię mechaniczną, napędzającą pojazd.

—O—

Mobil Special buduje nowy wóz wyścigowy. Samochód ma ważyć 850 kg i będzie niższy od 1 metra. Pojemność 8-o cylindrowego silnika V — 3000 ccm; moc 550 KM przy 8500 obrotach na minutę.

—O—

W Szwajcarii każdy samochód ciężarowy musi być zaopatrzony w specjalny zawór zamykający wydech. Przy zjeździe z góry silnik wtedy pracuje jak sprężarka. Jest to górski hamulec wydechowy.

—O—

Obecnie Warszawę obsługuje 105 autobusów i 35 samochodów ciężarowych, przystosowanych do komunikacji miejskiej. Te ostatnie będą powoli wycofywane w miarę napływu nowych autobusów.

—O—

Moskiewska wytwórnia ZIS rozpoczęła seryjną produkcję nowoczesnych czterotonowych wozów ciężarowych i luksusowych 32-miejscowych autobusów.

—O—

Dotychczasowa produkcja motocykli małolitrażowych w Holandii rozwija się przez wypuszczenie nowych marek. Są to: Sparta-125 z silnikiem Villiers, Batavus z silnikiem JLO-125 oraz DMF z silnikiem Puch-125. Motocykl DMF odróżnia się od innych konstrukcji teleskopowym zawieszeniem przodu i tyłu w gumie.

Motozbyt idzie w teren

6 NOWYCH SKLEPÓW OBSŁUGUJE TRANSPORT

„MOTOZBYT" czyni duże wysiłki w kierunku szybkiego rozbudowania sieci swych sklepów detalicznych na terenie kraju. W ciągu kwietnia ilość tych sklepów prawie się podwoiła, otwarto bowiem sześć dalszych sklepów, a mianowicie: Sklep nr 8 — Łowicz, Sklep Nr 9 — Toruń, Sklep Nr 10 — Inowrocław, Nr 11 — Włocławek, Nr 12 — Bielsk Podlaski i Sklep Nr 13 — Kraków.

W otwarciu Sklepu Nr 8 w Łowiczu wziął udział zastępca Naczelnego Dyrektora — Dyrektor Finansowy Jan Doliński. Sklep ten mieści się w rynku i jest nowocześnie urządzony. Posiada on na składzie motocykle, rowery i części zamienne, przeznaczone w pierwszym rzędzie na użytek wsi. Inny charakter ma sklep w Krakowie czy Toruniu, obsługujący w pierwszym rzędzie ludność miejską. Lokal sklepu krakowskiego znajduje się w Rynku Głównym i prezentuje się bardzo okazale.

Niezależnie od rozbudowy sieci handlu detalicznego czynione są energiczne przygotowania, zmierzające do uruchomienia Ekspozytur Rejonowych „MOTOZBYTU" w Lublinie, Rzeszowie i Olsztynie. Ekspozytura Lubelska znajduje się w stadium organizacji, przy czym związane z tym prace są już na tyle zaawansowane, że został wyznaczony dyrektor tej Ekspozytury. W Rzeszowie działa Pełnomocnik Naczelnej Dyrekcji prowadzący prace przygotowawcze. Prace o podobnym charakterze prowadzone są w Olsztynie, jak również w Kielcach. Po uruchomieniu ekspozytur we wspomnianych miastach nie będzie ani jednego miasta wojewódzkiego bez ekspozytury rejonowej „MOTOZBYTU".

M. K.

SPRAWY NASZEGO ZAWODU

KRAJOWA NARADA TRANSPORTOWCÓW

— OSZCZĘDNOŚC JEST DŹWIGNIĄ DOBROBYTU MAS PRACUJĄCYCH — widniało na transparencie, pod którym zajęło miejsce Prezydium Krajowej Narady Oszczędnościowej i w spółzawodnictwa w transporcie samochodowym. Na sali Rady Związków Zawodowych zgromadziło się przeszło trzystu uczestników Narady, którzy hasła oszczędności i współzawodnictwa nie tylko dobrze zrozumieli, ale je w pełni realizują.

Na wezwanie Głównego Komitetu Współzawodnictwa przy Zw. Zawod. Transportowców zjechali się w niedzielę, 22 maja do Warszawy, z całego kraju na Naradę przedstawiciele uspołecznionego transportu samochodowego — PKS, Hartwiga i Spedytora. Spotkali się tu racjonaliatorzy, przodwnicy pracy, nowatorzy, przedstawiciele administracji i gospodarki transportem samochodowym, aby wymienić wzajemnie swoje doświadczenia i osiągnięcia, aby je podsumować.

Zabierający głos w imieniu Zw. Zawod. Transportowców tow. Siedlecki, powitał zgromadzonych na sali i powołał do prezydium tow. tow. wiceministra Komunikacji — inż. Balickiego, przedstawiciela KCZZ — Kuleszę, przedstawiciela Wydz. Komunikacyjnego KC PZPR — Żonika, wiceprzewod. Gł. Komitetu współzawodnictwa — Gronomskiego, komisarza oszczędnościowego PKS — Szałka, sekretarza generalnego ZZT — Włodarczyka, oraz przodowników pracy: Bartoszaka z Bydgoszczy, Facową z Bydgoszczy, Tokarskiego z Warszawy, Komorskiego z Poznania i Zagórskiego z Łodzi. Następnie sekretarz gener. ZZT tow. Włodarczyk wygłosił referat, w którym podkreślił, że transport, obok przemysłu i rolnictwa, stanowi jedno z podstawowych zagadnień naszeg kraju. Prelegent wykazał jak dodatni wpływ na lepszą, tańszą i sprawniejszą gospodarkę w transporcie miały ukończone już całkowicie dwa etapy współzawodnictwa. Współzawodnictwa, które po podsumowaniu korzyści tak dla państwa, jak i osobistych, stało się obecnie żywiołowe. Następnie mówca stwierdził, że transportowcy, stanowiący nieodłączną część całej klasy robotniczej, nigdy nie zarzucą akcji oszczędnościowej, a przeciwnie wprowadzą stały system dobr zzaplanowanych oszczędności. Po scharakteryzowaniu prac racjonalizatorskich w terenie tow. Włodarczyk posumował dotychczasowe osiągnięcia, jak m. in.: wykazanie błędów w organizacji współzawodnictwa, praktyka w opracowywaniu planów i kontrplanów oszczędnościowych, wciągnięcie wszystkich pracowników do akcji współzawodnictwa.

PRZODOWNICY PRACY ZASIEDLI W PREZYDIUM



Kazimierz Tokarski est doskonałym monterem warsztatowym na stacji towarowej PKS w WARSZAWIE



Bronisława Facowa wzorowa konduktorka PKS z Bydgoszczy prosi o uruchomienie czytelni na terenie swojej bazy, w której mogłaby czytywać stale nosze pismo.



Kierowca samochodu ZIS-5, Feliks Bartoszak z Inowrocławia zobowiązał się po przejechaniu 42 tys. km przedłużyć okres międzynaprawczy jeszcze o 20 tys. km

Z kolei przemawiał komisarz oszczędnościowy PKS — tow. Szałek, referując wszechstronnie i przekonywująco i naświetlając wszystkie czynniki, mające wpływ na rozwój transportu samochodowego, wypowiadając walkę marnotrastwu, złemu zaopatrzeniu, stratom materiałowym i apelując o zwiększenie handlowej szybkości taboru, o lepsze wykorzystanie przyczep, o lepszą profilaktykę, o zwiększenie stacji obsług, o zlikwidowanie nieczynnego taboru i zmniejszenie kosztów. — To są właśnie zasadnicze kierunki oszczędności w transporcie samochodowym — stwierdził na zakończenie swego referatu tow. Szałek. Podając dokładne dane z osiągnięć w terenie wyliczył również tow. Szałek istniejące jeszcze niedociągnięcia, jak i niedostateczną współpracę administracji z pracownikami fizycznymi, niedostateczne przeanalizowanie wszystkich mierników systemu oszczędności i współzawodnictwa.

W dyskusji jaka się wywiązała po zakończeniu obu referatów zabrał głos wiceminister inż. Balicki podkreślając szersze, międzynarodowe znaczenie akcji oszczędnościowej i współzawodnictwa w okresie walki o pokój, w którym nasz wysiłek jest najlepszą odpowiedzią wojennym podżegaczom. Następnie tow. wiceminister dał wyraz głębokiemu wrażeniu, jakie wywarły na nim wygłoszone przed chwilą referaty, a zwłaszcza referat tow. Szałka, z którego wynika jasno, że praca włożona w teren dała już poważne rezultaty.

Jak by na potwierdzenie tych słów na podium wszedł tow. Broda, mechanik z warszawskiego oddziału PKS, i przedstawił zebranym szereg udoskonaleń i pomysłów, wprowadzonych przez warsztatowców jego miejsca pracy, które **dały już wiele roboczogodzin i wiele złotych oszczędności.** Również tow. Lelonek z bazy PKS — Katowice przedstawił poważne osiągnięcia pracowników swojej bazy.



Następnie tow. Matuszak z Inowrocławia zademonstrował obecnym na sali przyrząd do wyjmowania zaworów, skonstruowany przez siebie i ślusarza samochodowego tow. Welbera. Z ramienia stacji towarowej PKS — Warszawa zabrał głos tow. Łubnicki.



I on zademonstrował orginalne ulepszenia i pomysły stosowane z powodzeniem do obsługi samochodów marki Fiat, **zastępujące z dokładnością fabryczne narzędzia, których odsiąpienia odmówili nam włoscy przedstawiciele firmy Fiat.** Gorące oklaski z jakimi schodzili z estrady przemawiający racjonalizatorzy pracy, były dowodem, że zebrani dobrze zrozumieli istotę racjonalizatorstwa i korzyści z niej płynące tak dla państwa, jak i zawodowe.

Wśród kilkunastu przemawiających jeszcze uczestników narady zabierali głos zarówno robotnicy, jak urzędnicy administracji, kierowcy i naczelnicy poszczególnych oddziałów. Dały się tu słyszeć również głosy rzeczowej krytyki, głosy nawoływające do dalszej wzmożonej pracy tak na odcinku współzawodnictwa, jak i planowej oszczędności.

Po kilku godzinnych obradach odczytana została rezolucja, w której zebrani zobowiązali się do zrealizowania i przekroczenia planów oszczędnościowych powziętych na Naradach Wytwórczych, do poprawienia mierników eksploatacyjnych, do zwiększenia przebiegów międzynaprawczych, do rozwinięcia współzawodnictwa zespołowego, do popularyzacji i rozwijania indywidualnych zobowiązań, do stosowania wymiany i wzajemnej pomocy współzawodniczących.

W ten sposób transport samochodowy włączył się już całkowicie w ogólny wysiłek Klasy Robotniczej Polski Ludowej, dając tym samym wkład w budownictwo naszego kraju i wkład w dzieło pokoju.

Stefan L. Strzałkowski

TO CIĘ, NAPEWNO zainteresuje

Zagotowała się woda w chłodnicy podczas ciężkiej jazdy.

Nie potrzebujesz zmieniać wody w chłodnicy na zimną. Znacznie prościej jest spryskać chłodnicę z zewnątrz zimną wodą, szczególnie podczas pracy silnika. Temperatura wody w silniku natychmiast spadnie.

—○—

Pękł zbiornik paliwa i przecieka benzyna. Jeżeli nie możemy zdjąć zbiornika i zalutować szczeliny (uwaga! łatwo przy lutowaniu spowodować wybuch), to naprawiamy doraźnie uszkodzenie przez zasmarowanie szczeliny zwykłym mydłem. Benzyna mydła nie rozpuści.

—○—

Gdy sprzęgło szarpie przy ruszaniu, szczególnie na pierwszym i wstecznym biegu, a cały samochód dostaje „drgawek" — nie jest to winą sprzęgła i nie w nim szukajmy uszkodzenia. Jest to wina poduszek gumowych zawieszenia silnika. Prawdopodobnie któraś poduszka gumowa odkleiła się od płytki lub odkręciła się jakaś śruba zawieszenia silnika.

—○—

Przy zakładaniu żarówek w oprawki należy uprzednio oczyścić dokładnie styki i powlec je cienko tłuszczem. Tłuszcz zabezpieczy na przyszłość od utlenienia się powierzchni styków, szczególnie cynowych i uchroni żarówki od zgaśnięcia.

—○—

Dla uniknięcia w nocy oślepienia przez jadący za nami samochód, którego światła reflektorów odbijają się w naszym lusterku wstecznym, należy zastosować małą czarną klapkę, którą opuszczalibyśmy na lusterko. Można też doraźnie powiesić na lusterku czapkę, lub szmatkę. Odchylanie lusterka jest szkodliwe, gdyż w ciemności trudno jest potem ustawić je właściwie.

LETNIE ĆWICZENIA wojsk samochodowych

Wyniki letnich ćwiczeń wojsk samochodowych zależą od poszczególnych kierowców.



Strz. Dłużniewski Stefan dba zawsze — czy to w polu, czy w batalionie — o swój samochód.



Kpr. Fijałkowski Stanisław w okresie docierania silnika samochodu zwraca uwagę na jakość oleju i temperaturę chłodziwa.

TRANSPORTOWCY WROCŁAWIA realizują Czyn Przedkongresowy

Radość transportowców polskiego Wrocławia z okazji Kongresu Związków Zawodowych znalazła swe pełne odbicie w potężnym czynie przedkongresowym, w którym wzięli udział wszyscy transportowcy Wrocławia, skupieni w Związku Zawodowym Transportowców.

WROCŁAWSKI ODDZIAŁ PKS

zobowiązał się wykonać 3 naprawy pojazdów mechanicznych, uruchomić dwie obrabiarki, oczyścić plac warsztatowy z odpadków, po uprzednim ich wysortowaniu. Ponadto wszyscy pracownicy oddziału (w liczbie 300 osób) zobowiązali się ofiarować po jednej książce dla biblioteki, która w ten sposób stanie się ośrodkiem kulturalnym ich miejsca pracy.

PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO SPEDYCYJNE „HARTWIG"

Pracownicy „Hartwiga" zobowiązali się dla uczczenia Kongresu uruchomić jedną tokarnię (wartość wykonanej pracy 150.000 zł.). Dla zadokumentowania sojuszu robotniczo-chłopskiego uda się w teren ekipa, składająca się z 24 kierowców i 12 mechaników. Ekipa pracować będzie na trzech stacjach maszynowych oraz w jednej spółdzielni produkcyjnej. Celem przyjścia z pomocą odbudowie Wrocławia, transportowcy z „Hartwiga" zobowiązali się wyrwać ½ km szyn tramwajowych w zniszczonej dzielnicy i przewieść je własnym transportem na nowo budowaną trasę tramwajową Wrocław—Leśnica, która połączy robotnicze przedmieście z Wrocławiem.

MOTOZBYT

Pracownicy „Motozbytu" zobowiązali się w ramach czynu przedkongresowego dokona naprawy 4 samochodów oraz uruchomić sekcję sportową. W ramach zacieśnienia sojuszu robotniczo-chłopskiego na wieś Goleszów udała się ekipa pracowników, która oprócz akcji pomocy w naprawie sprzętu, przeprowadziła prace agitacyjne dla zwiększenia produkcji rolnej oraz propagandę akcji H.

Ekipa przeprowadzi również w Goleszowie założenie kasy zapomogowo-pożyczkowej oraz utworzy zespół świetlicowy.

SEKCJA TAKSÓWKARZY ZZT.

Na szczególne podkreślenie zasługuje obywatelska postawa taksówkarzy wrocławskich, którzy już wielokrotnie w szeregu czynów dawali poznać, że są nierozłącznie związani z ruchem zawodowym i całą klasą robotniczą. Taksówkarze wrocławscy to, w odróżnieniu od innych miast, prawdziwi rzemieślnicy, dla których taksówka, wykonana przeważnie z poniemieckich części, jest jedynym warsztatem pracy.

W ramach czynu przedkongresowego sekcja taksówkarzy zobowiązała się przepracować 8 godzin przy odgruzowaniu Wrocławia (120 osób) oraz wysłać, celem pomocy ośrodkom traktorowym i spółdzielniom parcelacyjnym, 4 ekipy specjalistów zaopatrzonych we wszystkie niezbędne narzędzia. Biorąc pod uwagę mały stan ilościowy sekcji — 120 osób, czyn ten zasługuje naprawdę na podkreślenie.

Można więc stwierdzić, że transportowcy Wrocławia, kierowani przez zahartowanego w walce związkowej toczonej jeszcze z sanacją, prezesa wrocławskiego oddziału ZZT ob. Plutę, zrozumieli dobrze zadania, stojące przed związkowcami w państwie robotniczo-chłopskim.

Witold Kurzepa

Wrocław

Siła Armii Radzieckiej — podstawą Pokoju

MOTOCYKLIŚCI ARMII RADZIECKIEJ

doskonali żołnierze — — wszechstronni sportowcy motorowi

Pluton motocyklistów lejtenanta Szumiłina na motocyklach produkcji radzieckiej M-72, działając jako zwiad jednego z pułków piechoty radzieckiej, w czasie walk w Donbasie, przedarł się na tyły nieprzyjaciela i wziął do niewoli sztab pułku piechoty niemieckiej. Oniemiałych z przerażenia i zdziwienia faszystów dzielni motocykliści dostawili „jako dodatkowy balast“ w przyczepkach do własnego sztabu.

W wielkiej bitwie pod Kurskiem, na jednym z zagrożonych odcinków przez wściekle nacierających hitlerowców, użyci zostali spiesznie przerzuceni przez d-cę dywizji motocykliści. Motocykliści okazali się nie tylko świetnymi jeźdźcami, którzy mimo trudności terenowych (teren zryty lejami pocisków) i stałego ciężkiego obstrzału dotarli na zagrożony odcinek, lecz również doskonałymi żołnierzami, którzy zniszczyli wroga atakującego przy pomocy batalionu fizylierów.

Przykładów takich dać można wiele. Motocykliści Armii Radzieckiej spełniali w latach wojny z faszystami wszechstronne zadania bojowe. Działali jako ubezpieczenia boczne, straże przednie i tylne maszerujących oddziałów. Jako zwiadowcy przedostawali się na głębokie zaplecze nieprzyjaciela, współpracowali z oddziałami pancernymi w czasie desantów i raidów na tyły wroga. Zwalczali wraz z piechotą atakującego wroga.

Wysoka wszechstronność wykazana w czasie wojny przez motocyklistów Armii Radzieckiej wysunęła ich na najlepszych żołnierzy-motocyklistów na świecie.

Są jednak przede wszystkim dwie przyczyny, które z motocyklistów radzieckich uczyniły poważny oręż nowoczesnej armii. O jednej z nich mówi uczestnik walk z faszystami od roku 1941 st. sierż. Pawłow:

— Pluton mój zawdzięcza swe liczne zwycięstwa nad hitlerowcami— doskonałej konstrukcji i jakości naszej radzieckiej maszyny, motocykla M-72. Jest to motocykl specjalnie przystosowany do trudnych frontowych warunków i ciężkiej jazdy terenowej. Na moim motocyklu M-72 przebyłem około 43 000 km bez żadnej naprawy, wykonując jedynie normalne zabiegi konserwacyjne na trasie od Dniepru do Berlina. Dodać przytym należy, że cały ten czas braliśmy udział w walkach, a więc obciążenie motocykla, tak pod względem przebiegu kilometrów, jak i warunków terenowych było bardzo duże. W okresie wojny jeździłem już na amerykańskich motocyklach Indian i Harley oraz zdobycznych motocyklach niemieckich, jak DKW-500, dwusuwowy i innych. Żaden z nich



jednakże nie dorównywał nawet w części naszym doskonałym M-72. Harley, ten typowy objaw „supertechniki amerykańskiej, jest w porównaniu do M-72, przez swój nadmierny ciężar, złe rozwiązanie konstrukcyjne sprzęgła, nadmierne spożycie paliwa — typem przestarzałym godnym jedyne „dolarowych konstruktorów“. W czasie działań, gdy od motocykla wymagana jest zwrotność i łatwość przebycia trudnego terenu (błoto, piach) amerykańskie motocykle zawodziły tam, gdzie radzieckie bez trudu dawały sobie radę.

Drugim czynnikiem, który uczynił z radzieckich motocyklistów najlepszych żołnierzy tej broni na świecie jest wszechstronne wyszkolenie.

Szczególną uwagę poświęca się na opanowanie znajomości techniki motocyklowej tak, że każdy żołnierz może na polu walki usunąć powstałe nagle uszkodzenie oraz bardzo wysokiej klasy umiejętność jazdy terenowej. Umiejętność ta osiągana jest przez stałe ćwiczenia. W ramach pojedyńczych jednostek odbywają się zawody, których mistrzowie biorą następnie udział w walkach o mistrzostwo okręgu wojennego. Zawody pod względem terenu i regulaminu całkowicie przypominają rzeczywiste warunki bojowe, znane doskonale dowódcom radzieckim z okresu wojny.

Potężna motoryzacja, oparta na najpotężniejszym dziś na świecie przemyśle, stałe doskonalenie na doświadczeniach największych bitew wojny, czyni również z motocyklistów radzieckich potężny czynnik obronności Związku Radzieckiego i wszystkich krajów zdążających do socjalizmu przed zakusami imperialistycznych podżegaczy wojennych.

ppor. Kondracki.

JUNACY OŚRODKA MOTOROWEGO SP

LUBLIN PRZY PRACY

Ośrodek motorowy SP-Lublin rozpoczął kursy w dniu 15.III.49. Uroczystość otwarcia dała junakom możność zapoznania się z celem i formą ich przyszłej nauki. Umiejętne wprowadzenie w tok przyszłych wykładów i prac warsztatowych osiągnął swym przemówieniem ob. kpt. Nita.

Od rozpoczęcia kursu ośrodek tętni życiem, skupiając — oprócz wykładowców — 102 kursistów. Program zajęć teoretycznych i wykładów obejmował godziny popołudnowe, jazda zaś i zajęcia praktyczne — przedpołudnie.

Kursistów podzielono na dwa plutony umożliwiając tym najlepsze wykorzystanie czasu i miejsca. Wykłady teoretyczne dla jednego plutonu trwały równocześnie z zajęciami praktycznymi drugiego i odwrotnie. Wywieszenie graficznego planu zajęć w świetlicy, umożliwiło dokładne zorientowanie się junakom o godzinach pracy.

Najbardziej emocjonujący moment — samodzielna pierwsza jazda samochodem była oczekiwana z biciem serca przez przyszłych kierowców. Początkowo wypadało 2 — 3 jazdy dziennie na jednego junaka, stopniowo wzrosły one, pod koniec kwietnia, aż do 8. Junacy czynili coraz większe postępy i „kręcenie kółkiem“ przestało być problemem denerwującym i oczekiwanym z napięciem.

Zakończenie kursu motorowego SP w Lublinie przysporzy Państwu dalszą setkę dobrze wyszkolonych kierowców.

junak Stelmach Zdz.

10 przykazań właściwej konserwacji ogumienia

1. *Kontroluj często stan napompowania gum (nie wyłączając zapasu).*
2. *Po uniesieniu koła obracaj zwolna, szukając głębszych nacięć, zagłębionych kamyków itp. oraz plam oleju i smoły.*
3. *Przekonaj się czy wentyl nie „puszcza“ i czy po użyciu pompki powraca natychmiast do swego gniazdka.*
4. *W regularnych odstępach (kilometrów) przekładaj opony, aby zużycie było równomierne.*
5. *Zmieniając oponę wyczyść starannie wnętrze i brzegi obręczy. Wyjmij, oczyść i zbadaj dokładnie przy tej okazji dętkę.*
6. *Sprawdź czy koło zapasowe nie ociera się w schowku. Jeśli tak, to zaradź temu.*
7. *Jeśli koło zapasowe mieści się w specjalnym metalowym futerale, zbadaj wyściełkę tego futerału oraz oczyść i nasmaruj wszystkie śruby.*
8. *Zbadaj dokładnie i nasmaruj wszystkie połączenia pompki do gum.*
9. *Przekonaj się czy masz zapasowe wentyle i czepeczki.*
10. *Sprawdź szybkościomierz i jego połączenie z urządzeniem napędzającym.*

Na letnich ćwiczeniach

PROWADZENIE SAMOCHODU

w warunkach terenowych

PRZEJAZD PRZEZ RZEKI, STRUMYKI I ROWY

Rzeki i strumyki można przejechać w bród tylko o głębokości 0,6 m. Na przeprawę należy wybrać dno piaszczyste lub kamieniste i o płaskim brzegu.

Dno muliste nie nadaje się na przeprawę. Oznakami mulistego dna są ciemne plamy (piętna) widoczne przez wodę. Po upewnieniu się, że dno jest twarde i woda niezbyt głęboka, należy wjechać w wodę wolno na 1 biegu. Chłodnicę zakryć do połowy dyktą lub złożoną w czworo gazetą, by woda nie bryzgała na motor. Przejeżdżając przez wodę, należy jechać na równym gazie. Gdy rura wydechowa jest pod wodą, nie można zmniejszać gazu i zmieniać biegów, gdyż motor może zgasnąć (zadławić się). Gdy przednie koła wyjadą na brzeg, zwiększyć gaz i wyjechać. W chłodną (mroźną) pogodę, nie należy zatrzymywać się i zmieniać biegu, lecz przejechać 80 — 100 m, naciskając kolejno ręczny i nożny hamulec, by je rozgrzać i usunąć wodę z instalacji hamulcowej.

Rowy należy przejeżdżać wolno. Wjeżdża się równo, przyhamowując, po czym równo dodajemy gazu. W wypadku jazdy przez głębokie koleiny, starać się jechać tak, by przechodziły one pomiędzy kołami. Jazda po bruzdach niszczy ogumienie i resory.

Przejazd przez głębokie rowy z wałami ochronnymi, dokonuje się przez przekopanie ich i zasypanie rowu ziemią. Głęboki rów dla przejazdu zasypujemy polanami, faszynami lub podobnym innym materiałem.

JAZDA PRZEZ MOSTY

Jeżeli przy moście nie ma tablicy określającej dopuszczalne obciążenie, należy zbadać, czy most wytrzyma nasze obciążenie, przez sprawdzenie grubości pali i nawierzchni, odległości między palami i stanu desek nawierzchni.

TABELA WYTRZYMAŁOŚCI

Tonaż samochodu	Rozmiar deski drewnianego mostu w cm			
	Pal	Poprzeczka	Przęsło	Powierzchnia
1,5	15 - 16	18 - 20	22 - 25	6 - 8
3.	18 i więcej	20 - 22	27 - 27	7 - 9
5.		22 25	29 - 30	9 i więcej

Dla wzmocnienia nawierzchni można położyć wzdłuż mostu deski. Jeśli most nie odpowiada naszym wymaganiom, lepiej nie ryzykować i znaleźć inne miejsce do przejazdu.

Jeżeli most posiada ostry „garb" należy podsypać ziemię lub położyć deski, by nie zarwać miski olejowej (karteru), rury wydechowej, tłumika itp.

Mosty o nawierzchni z okrągłych belek (okrąglaków) nie umocowanych (okrąglaków) przejeżdżać — specjalnie ostrożnie. Gwałtowne zahamowanie lub dodanie gazu może zruszyć nawierzchnię i koła się zapadną.

WYCIĄGANIE ZAGRZĘŹNIĘTEGO SAMOCHODU

Przednie koła można wydostać z rowu przez podważenie drągiem wetkniętym pod oś koła. Pod koło, w miarę podnoszenia, podkładamy kamienie, ziemię itp. Podniósłszy koło, należy zabezpieczyć jego wyjazd na drogę, podsypując ziemię lub podkładając deskę.

Jeżeli do rowu wpadły oba przednie koła, należy silnych ludzi dźwignąć drągiem przedni most, podłożyć belkę i cofnąć samochód własnym biegiem. Jeżeli nie zahamować maszynę ręcznym hamulcem i w kilku można podłożyć drąga, należy podnieść lewarkiem.

Gdy do rowu wpadnie tylne koło, należy jak najszybciej wyprowadzić samochód z tego położenia, gdyż grozi ono uszkodzeniem ramy lub kosza tylnego mostu. Jeżeli koło dobrze stoi na ziemi, należy łopatą ściąć lewy bok rowu i próbować wyjechać. Jeżeli się to nie uda, trzeba podnieść samochód drągiem lub lewarkiem, podkładając go pod kołpak tylnego koła lub resoru.

Przy silnym pochyleniu należy rozładować samochód. W wielu podobnych wypadkach można wyjechać na holu innej maszyny.

Jeżeli koła kręcą się w miejscu, należy podsypać piasek.

Jeżeli oba koła wiszą w powietrzu, należy podkopać ziemię pod dyferencjałem, by samochód stanął na kołach.

Jeżeli samochód wpadł w głębokie koleiny, należy przekopać dla wszystkich kół boczne koleiny celem wyprowadzenia samochodu na równą drogę.

Jeżeli wpadnie do rowu tylnie i przednie prawe (lewe) koło, nie należy jechać dalej, jeżeli nie ma pewności, że samochód nie przewróci się. Należy rozładować samochód, po czym podnosząc lewarkiem, podsypywać pod koła odpowiedni materiał. Następnie na 1-ym biegu wyjechać na drogę. Jeżeli samochód załamie się na moście, należy wyciągnąć koło, podnosząc drągiem i po podłożeniu deski zjechać z mostu.

DZIEŃ W OFICERSKIEJ SZKOLE SAMOCHODOWEJ

„Obywatelu Generale Melduję przygotowanie pojazdów mechanicznych Oficerskiej Szkoły Samochodowej do Przeglądu Generalnego. Wszystkie samochody technicznie sprawne" — tak zameldował przewodniczącemu komisji gen. bryg. Florianowiczowi z-ca Komendanta Szkoły do spraw technicznych.



„Złożyłem podanie o przyjęcie mnie do Oficerskiej Szkoły" — oświadcza kpr. Szymański, syn robotnika będzie na pewno dobrym oficerem samochodowym.

Orkiestra szkoły gra marsza. Komisja wolno przechodzi przed ustawionymi w linię pojazdami. Stoją motocykle, samochody osobowe, osobowo-terenowe, ciężarowe 1½ tonowe, 3 tonowe, specjalne, traktory i przyczepy. Obok pojazdów wyprężeni na baczność stoją kierowcy, odświętnie ubrani; nie wiedzą jeszcze, jak komisja oceni ich pracę włożoną w przygotowanie samochodów do Przeglądu.

Komenda „Spocznij" i Komisja przystępuje do dokładnego sprawdzenia stanu technicznego i wyglądu zewnętrznego pojazdów, sprawdzenia narzędzi, dokumentacji oraz poziomu wyszkolenia kierowców.

Na pierwszy ogień idą motocykle. Obok nowiutkich Jawa stoją weterany Harleye. Kpr. Szczygieł Franciszek przygotował swój motocykl wyjątkowo starannie. Niedługo już pójdzie do cywila, na pewno jednak będzie pracował jako kierowca, bo pokochał fach, który mu dało wojsko. Szeregowy Wielgosz Jan przygotował swojego „Harley'a" do Przeglądu tak, że trudno uwierzyć, że motocykl ma już za sobą dziesiątki tysięcy przejechanych kilometrów. Szeregowy Wielgosz, syn małorolnego chłopa, także już niedługo wróci do cywila. Wróci do pracy na roli, ale jako traktorzysta w Maszynowych Ośrodkach Rolniczych.

A teraz samochody. Gaz-67 — kpr. Szymańskiego Adama wyróżnia się spośród pozostałych. Kpr. Szymański, członek koła ZMP pokochał wojsko i pomimo, że mu się kończy okres służby, nie chce iść do cywila.

Kpr. Tajber Leon płynnie odpowiada na wszystkie zadane mu pytania z dziedziny eksploatacji samochodów. Widać, że kocha swój wóz, czego dowodem jest, że mimo przejechania zapasu przebiegu, jego samochód jest nadal technicznie sprawny. Czynny członek ZMP rozumie, że każdy przejechany ponad normę przebiegu kilometr to oszczędność idąca w setki złotych. Kierowcy Oficerskiej Szkoły Samochodowej postanowili bowiem z inicjatywy koła ZMP przejechać jak najwięcej tysięcy kilometrów ponad zapas przebiegu i oszczędzić wiele milionów złotych.

Szeregowy Baron Anatol jest dopiero 7 miesięcy w wojsku. Samochód został mu przydzielony przed dwoma miesiącami. Lecz i on przygotował wóz do Przeglądu wzorowo.

Podczas Przeglądu wyróżnieni zostali również:

Kpr. Bojek, który przejechał już na swoim Zis-5 17.000 km, oszczędzając przez ten czas 300 kg. benzyny.

Szeregowy Szczęsny — ZMP-owiec, który pracę kierowcy umie pogodzić z dokształcaniem się.

Kpr. Paluch — kierowca Ford-6, oraz wielu, wielu innych.

Kierowcy Gaz-51 i Zis-150 z entuzjazmem opowiadali o swych samochodach. Wiedzą, że są one wyprodukowane w Związku Radzieckim, wiedzą nawet w jakich zakładach. Przekonali się już w krótkim czasie, że samochody te słusznie zaliczone zostały do przodujących na świecie.

Dobry stan pojazdów w Oficerskiej Szkole Samochodowej zasługuje na tym większe uznanie, iż przygotowanie do Przeglądu odbywało się niezależnie od normalnych prac, tj. nauki i jazdy. Kierowcy pracowali przy swoich maszynach z zapałem we wczesnych godzinach rannych i późno wieczorem, rezygnując z godzin wolnych i przeznaczonych na rozrywki. Dużą rolę w przygotowaniu do Przeglądu odegrali ZMP-owcy, których jest 60% wszystkich kierowców. Przewodniczący ZMP (koło Nr 5) kpr. Plebanek, wzorowy kierowca, zachęcał kolegów do jak największych wysiłków. Sam wyróżniał się na każdym odcinku pracy, był zawsze przykładem dla innych.

Po przeglądzie maszyn odbył się wspólny obiad. Przy jednym stole zasiedli generał, oficerowie i kierowcy, a czujny „Tatko" — mjr Smitko pilnował, ażeby wszyscy mieli pełne talerze. W czasie posiłku do kierowców przemówił w serdecznych słowach gen. Florianowicz i zachęcił ich do dalszych wysiłków, życząc jeszcze lepszych wyników w pracy.

Po obiedzie, w czasie którego przygrywała orkiestra Szkoły, odbyła się defilada samochodów, która wykazała stuprocentową sprawność techniczną parku samochodowego Szkoły. Następnie Komisja lustrowała wzorowo urządzone garaże, które zostały wyremontowane przy współudziale kierowców. Chwalono znajdujące się tu wszędzie punkty przeciwpożarowe i aktualne hasła, nawołujące do oszczędzania sprzętu i szanowania samochodu oraz stacje obsługi wyposażone w najnowsze urządzenia techniczne. Stacje obsługi zostały również odremontowane siłami kierowców, którzy spełniali rolę szklarzy, murarzy, blacharzy, a teraz dumni są ze swego dzieła.

O dziesiątkach sal motoryzacyjnych w Oficerskiej Szkole Samochodowej można byłoby dużo pisać. Znajdują się w nich tysiące eksponatów, przekrojów, narzędzi ćwiczebnych, makiet, schematów — a wszystko wykonane własnymi siłami Szkoły.

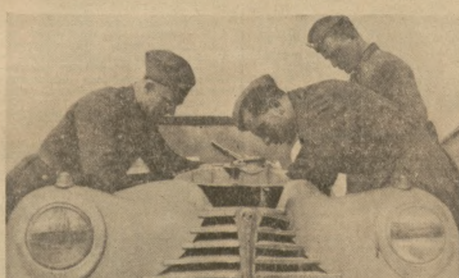
Późno w nocy skończył się Przegląd Generalny w Oficerskiej Szkole Samochodowej. Wyjeżdżaliśmy z tego „Miasteczka Samochodowego" z pewnym uczuciem zazdrości w stosunku do tych, którzy tu zostają, którzy pracują i widzą wspaniałe rezultaty swojej pracy. Może kiedyś i wy, kierowcy wojskowi, będziecie w tej jednostce uczyć się na oficerów lub podoficerów zawodowych Wojska Polskiego. Może tak jak kierowca Szymański, nie będziecie chcieli zdjąć munduru żołnierskiego.

Droga do Oficerskiej Szkoły Samochodowej otwarta dla każdego, a wierzcie mi, że warto na nią wstąpić.

Tadeusz Popp kpt.



Hala garażowa OSS ułatwia kierowcom przeprowadzanie bieżących przeglądów i znacznie polepsza warunki konserwacji wozów.



Warsztatowcy jednostki samochodowej dobrze znają swoją robotę. St. strz. Sarapata Franciszek oraz strzelcy: Szklar Edmund i Sadowski Tadeusz sprawdzają instalację elektryczną osobowego samochodu.



KLASA ROBOTNICZA — WOJSKU

W rembertowskiej jednostce uruchomiono automatyczną pompę benzynową. Jest to dar robotników Centrali Produktów Naftowych z Opola, zadeklarowany w czynie Kongresowym

STATYSTYKA USZKODZEŃ

Według przeprowadzonej statystyki przyczyny defektów samochodu układają się w następującej kolejności:

I. Silnik

1)	zapłon	19,09%
2)	gaźnik	8,87%
3)	cylindry i tłoki	9,40%
4)	rozrząd	1.31%
5)	zawory	0,80%
6)	olejenie	1,63%
7)	chłodzenie	3,33%
8)	wał korbowy	1.15%
9)	różne	4 80%
10)	rozrusznik	1.45%
11)	łożyska	2 59%
	razem:	54,42%

II. Przeniesienie napędu i hamulec

1)	sprzęgło	5,48%
2)	skrzynka przekładniowa	3,35%
3)	przegub i wał napędowy	2,71%
4)	hamulec	1,05%
	razem:	12,59%

III. Tylny most

1)	półośki	16 32%
2)	wyrównywacz	2.07%
	razem:	18,39%

IV.

1)	oś przednia	3.32%
2)	koła i zawieszenie	3.66%
3)	oświetlenie	1.80%
4)	wypadki	4 57%
5)	benzyna	1.16%
	razem:	14 51%

Widzimy więc, że połowa naszych defektów spowodowana jest psuciem się silnika. Specjalną zaś uwagę i pieczołowitość należy poświęcić instalacji zapłonowej, która jest przyczyną co piątego przymusowego postoju.

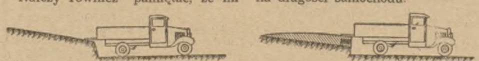
El.

KOPIEMY APPARELE

Szybkie załadowanie w polu, zarówno sprzętu jak i ludzi, umożliwiają specjalnie przygotowane wykopy t. zw. apparele. Dla ułatwienia pracy należy wykorzystać ewentualne zbocza małych wzniesień w terenie. W takim wypadku „podcina się" tylko spadek wzniesienia, odrzucając ziemię poza obręb załadowania. Należy przytem zwrócić uwagę, aby świeży wykop nie uniemożliwił wyjazdu przez poślizg tylnych kół na wilgotnym gruncie. Dlatego lepiej jest nie obniżać poziomu wykopu, a utrzymać go zawsze w jednej płaszczyźnie z terenem, którym samochody dojeżdżają do załadowania. Jeżeli jednak załadowanie odbywa się na w rejonie całkowicie pozbawionym wzniesień, kopiemy wtedy możliwie najdłuższy wykop, a z wybieranej ziemi usypujemy próg, który łącznie z wykopem da wysokość 1,1 m potrzebną do swobodnego załadowania. Brzeg progu, od strony załadowania, ubezpieczamy przed obsypywaniem się (np.: cegłą, budulcem, kłodami drzewa itp.).

Należy również pamiętać, że im materiał do załadowania jest trudniejszy, tj.: cięższy, niewygodny do przenoszenia, zmuszający do specjalnej ostrożności), to długość wykopu i progu musi być większa. Tak więc, przy załadowaniu ludzi powinna wynosić 10 — 15 m., koni — 20 m., taboru i ładunków specjalnych 20 — 25 m.

Szerokość wykopu na samochód ciężarowy wynosi 3 m. Wysokość progu załadowania powyżej 1 m. (w zależności od wysokości samochodu). Długość wykopu równać się powinna długości samochodu.



Wykopy lub nasypy umożliwiają szybsze dokonanie załadunku samochodu w warunkach polowych

Dobre wyniki na letnich ćwiczeniach zapewni

DOBRA EKSPLOTACJA OGUMIENIA

Jest ogólnie wiadomym, że termin eksploatacji ogumienia samochodowego zależny jest od jakości stosowanej konserwacji, prawidłowego jego dobrania, dokładnego wykonania wszystkich wskazówek odnośnie montowania i demontowania ogumienia na tarcze kół, jak również przy wykonaniu wszystkich wymagań stawianych kierowcom odnośnie obsługi ogumienia podczas pracy pojazdów.

W zasadzie każdy typ i rodzaj ogumienia ma wyznaczoną dla siebie ścisłą normę przebiegu w kilometrach, która przy „kulturalnych" warunkach eksploatacji jest w zupełności wykonalną i nawet może być przekroczoną. Dla przykładu można przytoczyć fakt, że przodownicy pracy wśród radzieckich kierowców dawno już przekroczyli ustalone normy przebiegu ogumienia samochodowego od 2,5 do 3 razy, udowodniając tym, że przed pracownikami transportu samochodowego, odnośnie ogumienia samochodów są duże możliwości oszczędnościowe, które dadzą się osiągnąć przy zorganizowaniu prawidłowej konserwacji ogumienia.

Jak widzimy więc z powyższego, wówczas może być mowa o racjonalnej gospodarce ogumieniem samochodowym, gdy organizacja zabiegów konserwacyjnych osiągnie taki stopień, że zezwoli to na osiągnięcie norm przebiegu i ich przekroczenie.

Organizacja zabiegów tych nie jest sprawą skomplikowaną lub też wymagającą dużego nakładu kosztów, w zasadzie swej jest prostą i wymaga tylko bezwzględnego i stałego ich stosowania.

Zabiegi te są następujące:

1. Utrzymanie w czystości miejsca przeznaczenia dla parkowania samcohodów, gdyż rozlane smary, nawet w niewielkiej ilości przy zetknięciu się z powierzchnią opon, oddziaływują na nie szkodliwie.

2. Przy każdym wyjeździe samochodów do pracy i po powrocie sprawdzać ciśnienie w oponach, nie dopuszczając do żadnych odchyleń od normy ciśnienia przewidzianego dla tego typu i rodzaju opony.

3. Po każdym powrocie samochodu z pracy, dokładnie obejrzeć opony, usunąć wszystkie postronne przedmioty, mogące się znajdywać pomiędzy bliźniaczymi kołami lub wetknięte w bieżną część opony.

4. Dla osiągnięcia równomiernego zużycia się opon, należy co 3,5—5 tys. kilometrów przebiegu, przestawiać je razem z tarczami na inne piasty tegoż samochodu.

5. Sprawdzać i w razie konieczności regulować zbieżność kół, luz kierownicy, kół, odstęp pomiędzy bliźniaczymi kołami, odległość pomiędzy oponami i błotnikami nadwozia.

6. Przeprowadzać naprawy opon, nawet wtedy, gdy mają one nieznaczne uszkodzenia.

7. Montowanie i demontowanie opon należy dokonywać na specjalnym stole, stosując tylko specjalnie do tego celu przeznaczone łyżki montażowe. Stosowanie młotków, łomów i innych podobnych narzędzi przy montowaniu lub demontowaniu opon jest karygodnym przekroczeniem.

Ponadto sami kierowcy podczas jazdy powinni unikać:

— raptownego ruszania samochodu,

— gwałtownego hamowania,

— pokonywania zakrętów na dużych szybkościach. Czym zakręt jest ostrzejszy, tym szybkość powinna być mniejsza,

— dojeżdżania zbyt blisko do chodników, gdyż niszczy to boczną część opony,

— poślizg opon,

— zbyt szybkiej jazdy,

— nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na nośnej powierzchni skrzyni.

W Związku Radzieckim według doświadczalnych danych stwierdzono, że zmniejszenie ciśnienia w oponach o 15% zmniejsza normę przebiegu opony o 20%, a przy zmniejszeniu ciśnienia o 25%, przebieg zmniejsza się o 40%.

Natomiast jaki wpływ ma „kultura" eksploatacji na zużycie opon wskazuje nam niżej przytoczona tabelka opracowana na podstawie doświadczalnych danych przez fabrykę „Bata" w samochodach ciężarowych.

1. Niskie ciśnienie 16%
2. Złe montowanie 13%
3. Przebicia i inne mechaniczne uszkodzenia 19%
4. Nieodpowiednia zbieżność kół, luz kierownicy, gwałtowne hamowanie, wyrobione łożyska, wyrobione sworznie 17%
5. Przeładowanie samochodu i nadmierna szybkość jazdy 22%
6. Uszkodzone lub nieodpowiednie tarcze kół 4%
7. Normalne zużycie 9%.

Należy pamiętać, że koszt eksploatacji ogumienia dorównuje 7% od ogólnych kosztów związanych z eksploatacją samochodu, natomiast naprawa opon dorównuje 40% od ogólnych kosztów przeznaczonych na naprawę samochodu. Widzimy więc, że taka pozycja, jak ogumienie samochodu w gospodarce samochodowej zajmuje jedno z poważniejszych miejsc, przez co ma też wpływ na stosowany obecnie planowany system oszczędnościowy. Wprowadzając racjonalną gospodarkę ogumieniem samochodowym, oszczędzimy setki milionów złotych, przyczynimy się do szybszego budownictwa socjalizmu w Polsce Ludowej.

ppłk. K. Underko

W drodze i na postoju

— O CZYM — Kierowca wojskowy pamięta podczas jazdy w kolumnie

— Znać przeznaczone dla samochodu miejsce w szyku i zająć je na czas przy zbiórkach i przegrupowaniach.

— Stale obserwować samochód dowódcy lub idący z przodu wóz.

— Przestrzegać dyscypliny marszu (szybkość, odległość), dokładnie wykonywać rozkazy i sygnały dowódców, sygnały żołnierzy na posterunku regulacji ruchu, uważać na sygnały samochodu jadącego z przodu.

— Nie wyprzedzać jadących z przodu samochodów, natomiast dawać możność wyprzedzania własnego samochodu wozom specjalnym oraz samochodom dowódców.

— Uważać na pracę silnika i przyrządy kontrolne.

— W wypadku uszkodzenia samochodu podać sygnał „Wypadek" (czerwoną chorągiewkę trzymać pod kątem 45°) i zjechać na prawą stronę drogi. Po usunięciu samochodu kontynuować marsz na ogonie kolumny.

— Omijać nie zatrzymując się samochody, które sygnalizują „Wypadek" (tylko w czasie jazdy w kolumnie, w innych razach należy się zatrzymać i okazać pomoc).

— Dokonywać oględzin samochodu na postojach, sprawdzać ilość benzyny, smarów i wody, umocowanie ładunku i ciśnienie w oponach. O wynikach meldować dowódcy drużyny.

— W razie alarmu lotniczego (czerwona chorągiewka podnoszona i opuszczana pionowo) należy wykonywać rozkazy dowódców zgodnie z podanymi przez nich sygnałami.

NAGRODZONY TRUD WZOROWYCH KIEROWCÓW

Przeglądy generalne samochodów w jednostkach samochodowych, mają już swoją tradycję w Odrodzonym Wojsku Polskim. Są one bowiem sprawdzianem wyszkolenia liniowego, politycznego i technicznego składu osobowego, oraz sprawdzianem jakości i stanu technicznego samochodów, ich wyposażenia i ukompletowania, jak również podsumowania jakości remontowych Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych i parkowych stacji obsługi samochodów. Należy podkreślić, że samochody otrzymane ostatnio z remontu w Wojskowych Zakładach Motoryzacyjnych, stoją jakościowo znacznie lepiej w porównaniu z latami ubiegłymi. Zaopatrzenie w części zamienne zaopatrzenie w narzędzia kierowcy, stoi na wysokości zadania. Nie odczuwamy dziś braku takich części, jak: akumulatorzy, świece, żarówki oświetleniowe, zespoły elektryczne, opony itp, dzięki rozbudowie przemysłu krajowego i umowom handlowym między Polską a Związkiem Radzieckim i Państwami Demokracji Ludowych.

W takich warunkach tegoroczny generalny przegląd samochodów musiał wypaść znacznie lepiej od zeszłorocznego. W naszej jednostce samochodowej w przygotowaniu do przeglądu generalnego samochodów wybitny udział wzięli członkowie ZMP, którzy roztawili swoich aktywistów na te odcinki pracy, gdzie były pewne niedociągnięcia, które należało do przeglądu usunąć. Magazyn techniczny doprowadzili do wzorowego porządku ZMP-owcy szer. Ferdzyn i szer. Mojsiejewicz. W parkowej stacji obsługi przy naprawie i malowaniu samochodów wyróżnili się ZMP-owcy st. szer. Kaczmarek, szer. Stiller, szer. Zakrzewski i szer. Trzciński.

Niezależnie od doprowadzenia do porządku swoich samochodów, kierowcy samochodów osobowych, wyknali prace przy upiększeniu terenu koszarowego. Zrobili piękne klomby kwietne, godła państwowe i Odznakę „Wzorowy Kierowca". Przy pracy wyróżnili się ZMP-owcy, wzorowi kierowcy: kpr. Kawa, kpr. Plewa i kpr. Gajewski Przy zalesieniu terenu (zostało posadzonych 120 szt. drzewek) wyróżnili się szef komp. ZMP-owiec st. sierż. Belina — wzorowy podoficer, oraz ZMP-owiec wzorowy kierowca st. szer. Skrzyński.

Przed przeglądem odnowiono i pomalowano budynki koszarowe, garaże, magazyny, warsztaty, stację benzynową i punkt kontrolny. Ponadto naprawiono ulicę dojazdową do koszar.

Sam przegląd generalny rozpczął się dnia 9 maja, punktualnie o godzinie 9-tej, przybyciem D-cy OW Gen. Dyw. Mossora, oraz członków Komisji. Po odebraniu raportu Gen. Mossor wręczył odznakę „Wzorowy Kierowca" szer. Mordace, poczym została zarządzona defilada kompanii. Po defiladzie rozpoczął się przegląd samochodów. Na pierwszy ogień poszły samochody osobowe, które Komisja bardzo szczegółowo glądała. Generał bardzo żywo interesował się wyglądem, stanem technicznym, i wyposażeniem samochodów. Rozkazał przynieść koc, na który kładł się i oglądał z pod spodu, jak samochody są utrzymane. Po sprawdzeniu wyglądu zewnętrznego i wyposażenia, nastąpiło uruchomienie silników, ruszenie z miejsca samochodami w szyku rozwiniętym, wyciąganie kolumny i stawianie z powrotem w szyk rozwinięty. W taki sam sposób odbyło się sprawdzanie plutonów samochodów transportowych.



W czasie kiedy jednostka szykowała się do defilady, Komisja przeprowadziła kontrolę zakwaterowania żołnierzy, sali motoryzacyjnej garaży i magazynów. Po przejściu Generała wraz z członkami Komisji na trybunę, rozpoczęła się defilada samochodów.

Po defiladzie Komisja sprawdzała stan gospodarki samochodowej, dokumentacje, wyszkolenie, plany napraw i eksploatacji oraz sprawozdawczość transportu.

Dzięki sumiennej i gorliwej pracy członków ZMP oraz całego stanu osobowego Kompanii Przegląd Generalny Samochodów wypadł dobrze. Komisja wystąpiła z wnioskiem o przyznanie nagrody zbiorowej dla Kompanii, przeznaczonej dla zaopatrzenia sali motoryzacyjnej w modele pracujące.

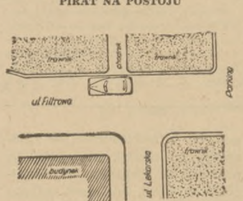
Ledwos Stanisław por.

TEGO JESZCZE NIE BYŁO!

§ Widzieliśmy wozy bez numerów. Z numerem przednim lub tylnym, z numerami nieczytelnymi, ale pierwszy raz w dniu 14.5 49 r. zobaczyliśmy prawdziwą rewelację Mianowicie około godz. 12 m. 30, przed gmachem Al. Stalina 35, była do obejrzenia Tatra V-8, która posiadała numer przedni „H—PR—822—Warszawa", a tylni „H—63141—Katowice". Sądzimy, iż kierowca Tatry stosuje jakąś specjalną, jeszcze nie rozpowszechnioną wśród szerokich mas taktykę w stosunku do punktów kontrolnych M.O.

Prosimy przeto Ob. Kierowcę o objaśnienie kolegów po fachu, jakie rezultaty osiągnął stosując dwa różne numery.

PIRAT NA POSTOJU



§ **Dotychczasowi piraci przeważnie ujawniali się podczas akcji, ale właśnie ten z Fiata H-76370, przedstawił się nam w dniu 11.V.49 około godziny 15 na postoju. Mianowicie, zostawiając wóz kierowca naruszył 2 przepisy. Ustawił wóz na samym skrzyżowaniu ul. Lekarskiej i Filtrowej, utrudniając innym wzięcie wąskiego zakrętu. Równocześnie przechodnie nie mogli korzystać z chodnika między skwerami, a byli zmuszeni do obchodzenia kwadratu trawnika, tj. około 60 cm. Kierowca z pewnością chciał być bardzo wygodny i wysiąść z wozu prosto na chodnik nie uznając za konieczne ustawić wozu na parkingu, który znajduje się około 20 m od tego miejsca. Rozumiemy, iż przejście 20 m dla kogoś, kto stale jeździ samochodem jest bardzo uciążliwe, niemniej jednak przepisy są przepisami, a przechodnie i inni kierowcy nie muszą mieć utrudnionego życia, przez to, iż ktoś chce być arcywygodny. Prawda, że przyznaje nam Pan rację?**



NIE GUBIĆ TABLICZEK!

§ Od paru dni obserwujemy na mieście osobowy wóz Chrysler bez numeru przedniego. Z tyłu natomiast na nowym wozie widnieje nowy numer D-000-425. Co się stało z przednim?

Identyczna sprawa z brakiem numeru przedniego dotyczy też dobrze utrzymanego Willysa, który z przodu nie posiada tablicy rejestracyjnej, a z tyłu ma nr D-000-224. Co na to odpowiedzą kierowcy tych wozów, nie wiemy, ale gdy nam napiszą wyjaśnienie i udowodnią, iż to jest zgodne z przepisami o ruchu kołowym, to na pewno dostaną od nas premię.

O WŁOS OD KATASTROFY

§ Piątek 19.5.49, godz. 7:10:
Sytuacja wg załączonego szkicu.
Kierowca ciężarówki GMC Nr A-75268 z szybkością 60 km/godz wyprzedza z lewej strony tramwaj linii nr 1.



Zza unieruchomionego autobusu na rogu Brzeskiej i Ząbkowskiej wyskakuje Willis, jadący z szybkością około 40 km/godz.

Wypadek nie nastąpił dzięki przytomności kierowcy Willisa i motorniczego tramwaju, który gwałtownie zahamował.

Dodać należy, że pirat z ciężarówki GMC wiózł kilkanaście osób do pracy. Jego pasażerowie nie zdają sobie prawdopodobnie sprawy z tego, komu powierzają swe życie i jak tragiczne dla nich skutki pociągnęłaby za sobą katastrofa.

1/2 godziny w garażu

Przegląd wozów typowych

FIAT 626 NL 3,5 t.

Opis typowej ciężarówki Fiat 626 NL, rozpoczynamy od podania głównych wy miarów i charakterystyki.

Długość od zderzaka przedniego do końca skrzyni — 6,235 mm. Szerokość całkowita — 2,164 mm. Skrzynia o wymiarach: 4.000 × 2.04 × 600. Waga własna pojazdu — 3.700 kg.; nośność użytkowa — 3.500 kg. Silnik: Diesel 6 cylindrów (100 × 122), pojemność 5.750 ccm. Moc 70 KM przy 2200 obr. min. Sprzęgło jednotarczowe suche, skrzynia posiadająca 5 biegów w przód i jeden wsteczny. Hamulce hydrauliczne, poruszane przy pomocy serva na sprężone powietrze. Ogumienie 210 — 20 o ciśnieniu 4 kg/cm² lub 8,25 — 20 o ciśnieniu 4,5 kg/ cm². Zużycie paliwa 18 1/100 km. Zasięg ciężarówki 440 km.

Silnik Fiata 626 NL posiada podgrzewacze elektryczne umożliwiające w ciągu 30 sekund na uruchomienie silnika w najzimniejszej porze. Fabryka przestrzega przed zbyt długim podgrzewaniem, które może prowadzić do przepalania świec żarowych lub wyładowania akumulatora. Kontrolka podgrzewania umieszczona na tablicy zegarów pozwala na dokładne zaobserwowanie wystarczającego momentu żarzenia świec. Po zapuszczeniu silnika i rozgrzaniu na wolnych obrotach nie należy ruszać z miejsca, dopóki zegar ciśnienia powietrza w instalacji servo nie pokaże minimum 4 kg/cm².

Podczas jazdy zwracać należy szczególnie uwagę na następujące urządzenia kontrolne:

1. zegar ciśnienia oleju nie powinien wskazywać poniżej 3 kg/cm²;

2) lampka kontrolna ładowania akumulatorów powinna być zgaszona; zapalić się może tylo przy obrotach silnika poniżej 650 na min.;

3. zegar ciśnienia powietrza winien stale wskazywać około 5 kg/cm². Podczas długich zjazdów, szczególnie w okolicach górzystych, posługiwać się silnikiem jako hamulcem. To znaczy, pedał gazu podnieść nogą powyżej jego normalnego położenia, przez co uzyskamy zamknięcie wtrysku.

Podczas jazdy nie wolno używać hamulca ręcznego, który jest przeznaczony tylko do zabezpieczenia przed toczeniem się wozu na postoju.

Ustawienie pompy wtryskowej przez fabrykę jest tak dokładne, iż nie zezwala na pojawienie się dymu. lub sadzy w wydechu. Wszyscy użytkownicy, jeżeli chcą ten stan w wozach Fiat zachować, nie mogą zmieniać ustawienia lub przeprowadzać jakichkolwiek regulacji w pompie wtryskowej. Dlatego pojawienie się dymu oznacza obniżenie mocy silnika. Przyczyną dymienia może stać się również zatkany filtr powietrzny, defekt wtryskiwacza lub pompy wtryskowej a wreszcie zmniejszenie się sprężania w jednym lub kilku cylindrach. Filtr powietrzny winien zawierać stale około 1,5 l. oleju, możliwie rzadkiego. Mycie filtra winno następować w wypadku zgęstnienia oleju na skutek dużego osadzenia się nieczystości z zassanego powietrza. Poszczególne elementy filtru należy myć tylko naftą lub benzyną.

W zrozumieniu ważności dobrego funkcjonowania wszystkich zespołów, uniknięcia drobnych uszkodzeń, przedłużenia życia wozu dajemy ważniejsze wskazówki smarowania:

Co 300 km: sprawdzać poziom oleju w silniku.

Co 1000 km łożyska prądnicy przesmarować dwoma lub trzema obrotami smarowniczki. Łożysko wentylatora, łożysko sprzęgła, sworznie zwrotnic przednich kół i sworznie resorów przednich i tylnich, przesmarować pod ciśnieniem.

Co 3000 km.: zmienić olej w silniku, sprawdzić poziom oleju w pompie wtryskowej i uzupełnić do nacięcia na miarce „Max". Parę kropel oleju kapnąć na łożysko automatu przyspieszenia wtrysku.

Napełnić świeżym smarem tawotniczki prądnicy. Przesmarować rozrusznik, tak aby smar nie dostał się pod szczotki.

Sprawdzić i uzupełnić poziom smaru w obudowie kierownicy, skrzyni biegów i wyrównywacza. Przesmarować pod ciśnieniem drążki kierownicze, ramiona amortyzatorów, przeguby wału napędowego, uchwytu do przyczepy i łożyska kół. Umyć naftą resory i przesmarować olejem grafitowym, rozchylając poszczególne pióra resorowe. Przesmarować wszystkie miejsca pracujące na złączeniach kulowych lub sworzniach, drążków gazu, przyśpieszenia i hamulcy.

Co 20.000 km.

Po dokładnym spuszczeniu smaru i wymyciu naftą napełnić nowym olejem skrzynię biegów i wyrównywacz. Wymontować pierwszy przegub wału napęd., umyć dokładnie i przesmarować. Podstawę drążka biegów wymontować i napełnić nowym smarem. Z ważniejszych wskazówek eksploatacyjnych należy wykonywać:

Co 1000 km: zdemontować zewnętrzny filtr oleju silnikowego, umyć w benzynie lub nafcie. Oczyścić i odpowietrzyć filtr paliwa przy zbiorniczku zasilającym. Sprawdzić czystość i poziom oleju w filtrze powietrznym. Odwodnić zbiornik sprężonego powietrza. Sprawdzić nakrętki kół i podwozia.

Co 3.000 km: sprawdzić luz zaworów: ssący — 0,3; wydechowy — 0,4 mm. Oczyścić wtryskiwacze z nagaru przy pomocy szczotki drucianej. Sprawdzić naciąg paska wentylatora i prądnicy. Przemyć filtry pompki podającej paliwo oraz oczyścić osadnik filtra przy zbiorniczku zasilającym. Sprawdzić grę łożysk w kołach. Umyć w benzynie filtr powietrzny układu hamulcowego servo.

Co 10.000 km: Sprawdzić stan szczotek prądnicy, rozrusznika i szczelność pompy wodnej. Zdjąć głowice sprężarki powietrza i dotrzeć lub wymienić płytki zaworków. Sprawdzić i skasować nadmierne luzy w systemie kierowniczym, pedale sprzęgłowym, hamulcowym, nożnym i dźwigni hamulca ręcznego. Sprawdzić i uzupełnić poziom płynu hamulcowego oraz płynu w amortyzatorach.

Co 20.000 km.: Dotrzeć zawory w razie stwierdzenia obniżenia sprężania w którymś z cylindrów. Zdjąć głowicę i oczyścić wnętrze komory sprężania. Sprawdzić włącznik elektromagnetyczny rozrusznika i opiłować styki jeżeli są nadpalone. Sprawdzić i wyregulować grę trybu atakującego i talerzowego.

R. I.



Najczęściej spotykane wozy w transporcje towarowym PKS — to 3,5 t Fiaty 626 NL.

Uwaga na regulator obrotów

Większość produkowanych w ostatnich latach samochodów ciężarowych posiada regulatory automatyczne, ograniczające ilość obrotów. Urządzenia te, przeważnie typu próżniowego, działają na przepustnicę gaźnika lub dławik ruchomy znajdujący się na początku rury ssącej. Ustawione przez fabrykę na pewien zakres maksymalny obrotów są zaplombowane i nie wolno ich rozbierać lub regulować. W czasie wykonywania remontu silnika należy zwracać uwagę, aby nie uszkodzić regulatora ani jego przewodów. Przy montażu konieczne jest dokładne i szczelne założenie rurek próżniowych i sprawdzenie szczelności końcówki wychodzącej z korpusu gaźnika. W wypadku zerwania plomby lub jej uszkodzenia, należy sprawdzić działanie regulatora, mierząc obortomierzem ilość maksymalnych obrotów wału głównego silnika. Jeżeli okaże się, że regulator działa nieprawidłowo, należy go ustawić tak, aby obroty silnika nie przekraczały dopuszczalnej przez fabrykę ilości. Po ustawieniu należy regulator zaplombować.

An.

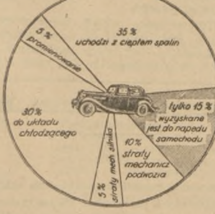
Wyjaśniamy:

SPRAWNOŚĆ

Sprawność jest to stosunek energii otrzymanej do energii włożonej, w silniku, czy w jakimkolwiek innym urządzeniu, czyli określa wydajność danego urządzenia.

Sprawność silników spalinowych jest więc procentowym wykorzystaniem energii zawartej w dostarczonym paliwie przy przetworzeniu jej na energię mechaniczną, otrzymaną w postaci mocy, na wale silnika

Niestety nie ma takiego silnika, który by przetwarzał energię dostarczaną całkowicie, istnieje zawsze pewna zatrata energii, a jej wielkość jest cechą charakterystyczną silnika.



Silniki spalinowe oddają zaledwie około 40% energii dostarczonej w paliwie.

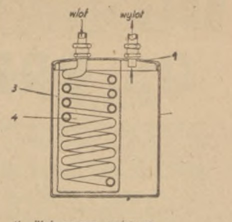
Sprawność silników spalinowych wzrasta ze wzrostem stopnia sprężania, dlatego też silniki typu Diesla, które pracują przy znacznie większym sprężaniu niż silniki o obiegu Otto (zapłon iskrowy) mają wyższą sprawność i lepiej wykorzystują energię paliwa.

Prócz wyżej omawianej sprawności cieplnej silnika spalinowego, istnieje jeszcze zatrata energii na pokonanie oporów wewnętrznych pracy silnika, jak tarcie w łożyskach, przy przesuwie tłoków i we wszystkich mechanizmach pomocniczych. Wielkość tych strat określamy sprawnością mechaniczną silnika.

Typ	sprawność
Silniki wielkiej mocy Diesle wytrysk paliwa powietrzem	0,28-0,36
wtrysk mechaniczny	0,30-0,38
Diesle średniej mocy	0,30-0,36
silnik z zapłonem iskrowym	0,22-0,26
silnik z gruszką żarową	0,18-0,22

Moc otrzymana na wale silnika i użyta do napędu pojazdu jest przenoszona przez szereg przekładni i przegubów na koła pędzone. Na wszystkich tych elementach pośrednich powstaje również zatrata energii i na kołach otrzymujemy moc około 10% mniejszą niż na wale silnika, tak więc sprawność podwozia jest ok. 0,9.

Czy pam'ętasz o filtrze olejowym?



1 Wykręcana pokrywa
2 Obudowa
3 Gęsta siatka
4 Element filtrujący (wąż płócienny ułożony śrubowo

Schemat filtra olejowego

Pył uliczny, drobiny nagaru odpadającego z denka tłoka i głowicy oraz zanieczyszczenia powstałe przy produkcji oleju, są naturalnymi wrogami silnika. Porwane przez tłoczony lub rozbryzgiwany olej dostają się w najbardziej czułe miejsca mechanizmów, niszcząc tak samo gładź cylindrów jak i tłoki, prowadnice zaworowe jak i łożyska wału korbowego.

Filtr olejowy służy do uniemożliwienia powstania jakichkolwiek szkód w silniku na skutek niszczących ro zanieczyszczeń zawartych w oleju. Działanie filtra olejowego jest nieprzerwane i strumień oleju tłoczonego lub ssanego przez pompę, przechodząc przez element filtrujący, traci wszystkie swe cząsteczki szkodliwe dla pracy silnika. Czyszczenie filtra olejowego jest obowiązkiem każdego kierowcy, jednak nie częściej niż przepis fabryczny tego wymaga.

Dbając o filtr olejowy przedłużymy życie silnika i osiągniemy jak napowolniejsze zużywanie się jego części składowych.

(l. r.)

DLACZEGO?

silnik „strzela" w gaźnik lub rurę wydechową

Strzelanie w gaźnik i w przewód ssący oraz pojawienie się płomienia jest objawem przeważnie wypływającym z używania mieszanki ubogiej w paliwo.

Trzeba wiedzieć, iż uboga mieszanka spala się znacznie wolniej niż mieszanka odpowiednio dobrana. Tak więc, gdy trwa jeszcze proces spalania, zawór ssący otwierając się pozwala na zapalenie mieszanki w przewodzie ssącym i płomień w konsekwencji przedostaje się aż do gaźnika. O niebezpieczeństwie wynikającym z pożaru z gaźnika pisać chyba nie trzeba, gdyż każdy je dobrze rozumie.

W wypadku występowania przytoczonego wyżej strzelania, należy przede wszystkim starać się o wyregulowanie powietrza i paliwa celem uzyskania bogatszej mieszanki. Sprawdzić również punkt zapłonu. Gdy czynności te nie przyniosą poprawy, trzeba przeprowadzić dokładną kontrolę celem znalezienia przyczyn strzelania.

Mogą one być następujące:

1. zatkany całkowicie, częściowo lub za mały rozpylacz.
2. prawie pusty zbiornik paliwa.
3. źle zamykający się zawór ssący (bądź to źle wyregulowany, bądź to posiadający zanieczyszczenia w gnieździe),
4. nagar w komorze sprężania.

Rozpylacz należy przeczyścić (oczywiście nie drutem ani igłą). Jeżeli nie był zatkany, trzeba zmienić na większy. Przy źle zamykającym się zaworze ssącym, podczas suwu pracy, płomień jakby wytryskuje przez wąską szczelinę, zapalając z głośnym hukiem mieszankę w rurze ssącej, a nawet w gaźniku. Należy usunąć to przez dotarcie, frezowanie albo wymianę zaworu.

Przy dużej ilości nagaru w głowicy, który żarzy się podczas pracy silnika, świeżo zassana mieszanka zapala się, powodując często pożar gaźnika. Przeważnie żarzący się nagar wywołuje samozapłon w momencie sprężania mieszanki i tym powoduje stukanie silnika.

Strzelanie w rurę wydechową jest również rezultatem zbyt ubogiej mieszanki. Iskra nie jest w stanie zapalić jej, gdyż posiada ona za mało części paliwa, a zbyt dużo części powietrza. W suwie wydechu nie spalona mieszanka dostaje się do rury wydechowej, posiadającej przeważnie rozżarzony nagar. W tym momencie następuje zapalenie i głośny strzał, prowadzący często do rozerwania tłumika i wysadzenia uszczelnień wydechu.

A więc uwaga na ustawienia gaźnika i odpowiednie dobranie mieszanki.

RL

Poznajemy SAMOCHÓD

OŚ PRZEDNIA

Wiemy wszyscy, jak wygląda oś przednia samochodu, ta — sztywna i ta „wahliwa" o niezależnym zawieszeniu kół. Ale nie każdy z nas zdaje sobie sprawę, jak ważne jest właściwe ustawienie osi przedniej i kół przednich.

W każdej osi spotykamy zwrotnice, na których osadzone są koła. Zwrotnice te pozwalają na zwracanie kół w prawo i lewo, co umożliwia kierowanie samochodem. Są one umocowane do nieruchomej części osi przy pomocy sworzni zwrotnic i połączone ze sobą przez drążek poprzeczny, lub też przez zespół drążków poprzecznych. Drążek ten zapewnia dokładne kierowanie zwrotnicami i kołami samochodu.

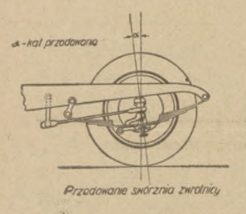
Koła przednie muszą mieć koniecznie tendencję do utrzymywania prostolinijnego kierunku jazdy. Znaczy to, że gdy podczas jazdy zwrócimy koła w prawo, będą one usiłowały wyprostować kierunek jazdy. To samo przy zwróceniu kół w lewo.

Ciekawych i uważnych obserwatorów zdziwi zapewne objaw, że przy jeździe do tyłu — koła przednie mają tendencję wprost odwrotną: oto usiłują one skręcić jeszcze bardziej. Dlatego też doświadczony kierowca podczas cofania samochodem — trzyma kierownicę bardzo mocno. Natomiast przy jeździe w przód wystarczy po skręcie puścić kierownicę, a ta sama wróci na środek.

Dlaczego tak się dzieje?

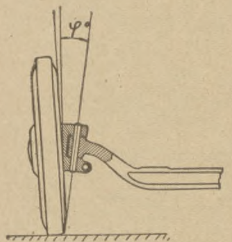
Składają się na to różne przyczyny, różne cechy budowy osi przedniej. Konstruktorzy przewidzieli trzy podstawowe zasady: przodowanie sworznia zwrotnicy, rozchylenie sworzni zwrotniczych dołem na zewnątrz oraz wykorzystanie sił giroskopowych kół przednich.

Zajmijmy się po kolei każdą z tych zasad.



Przodowanie sworznia zwrotnicy

Przodowanie sworznia zwrotnicy polega na takim ustawieniu osi przedniej, że oba sworznie zwrotnic nachylone są lekko dołem ku przodowi. Linia prosta, przeprowadzona wzdłuż sworznia przez jego środek, stykałaby się z ziemią nie w punkcie stykania się z ziemią opony, lecz nieco przed tym punktem. Wskutek takiego ustawienia sworznia zwrotnicy koła, wychylone podczas jazdy z położenia prostolinijnego, mają dążność do powrócenia na środek.



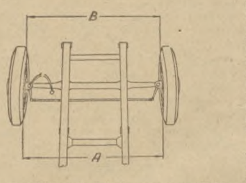
Nachylenie sworznia zwrotnicy

Rozchylenie sworzni dołem na zewnątrz wywołuje inny efekt. Oto podczas zwracania kół na bok powodujemy niewielkie podniesienie całej osi, a więc i przodu samochodu do góry. Ciężar samochodu wywoła teraz dążność do wyprostowania kół.

Wreszcie siły giroskopowe. Musimy sobie teraz uzmysłowić, że ciężkie koło, obracające się z pewną szybkością, nabiera tendencji do zachowania swego położenia i opiera się wychyleniu z prostolinijnego kierunku. Ta tendencja pomaga podczas jazdy na wprost, natomiast przeszkadza podczas zakręcania. Nawiasem należy dodać, że siły giroskopowe wywołują wiele ubocznych niepożądanych objawów, z którymi konstruktorzy walczą różnymi sposobami, przede wszystkim przez zmniejszenie ciężaru kół.

Gdy wiemy już o zasadach ustawienia osi przedniej, możemy sami dokonywać regulacji, gdy zajdzie tego potrzeba.

Zasadą jest, by nie zmieniać nigdy regulacji fabrycznej i nie dokonywać własnych „wynalazków" bardzo wątpliwej jakości. Do takich niepożądanych poprawek należy często spotykane podkładanie klinów pomiędzy siodła osi, a resory, by „krzywo" stojące sworznie zwrotnic wyprostować. Jest to błędne. Sworznie muszą być w każdym samochodzie nachylone dołem ku przodowi.



Zbieżność kół mierzona różnicą A-B

Jeżeli nachylenie to będzie za małe — koła zmniejszą skłonność do powracania po skręcie do prostego kierunku jazdy, a nawet mogą nieco „zezować" na boki. Gdy nachylenie będzie zbyt duże — skręcanie będzie utrudnione, bowiem koła stawiać będą znaczny opór.

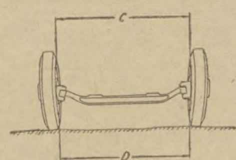
Doświadczony mechanik, ustawiający oś przednią, będzie zawsze trzymać się przepisu fabrycznego, jako jedynie właściwego.

Rozchylenie sworzni zwrotnic dołem na zewnątrz nie zmienia się, chyba, że oś została uszkodzona wskutek wypadku. Natomiast w grę wchodzi tu wyrobienie tulei i sworzni zwrotnic przez normalne zużycie. Przy znacznych luzach w sworzniach regulacja psuje się i kierowanie staje się utrudnione. Wystarczy jednak poddać zwrotnice naprawie przez wymianę sworzni i tulei, a prawidłowe kierowanie zostanie przywrócone.

W razie uszkodzenia osi — zgięcia jej, należy po zamocowaniu osi w imadle w pozycji dokładnie poziomej wstawić w ucha końców osi proste drążki i wymierzyć ich nachylenie względem pionu. Oba drążki powinny być nachylone dołami na zewnątrz pod kątem przepisanym przez wytwórnię samochodu. W każdym razie oba drążki, zastępujące podczas badania sworznie zwrotnic, muszą być wychylone dokładnie jednakowo.

Na siły giroskopowe nie mamy żadnego wpływu. Musimy jednak pamiętać, by koła były dokładnie wyważone, to jest, by nie były cięższe w jakimś punkcie obwodu. Zauważyć to możemy, gdy założymy koło wraz z oponą na lekko obracającą się piastę koła. Gdy koło samo ustawia się zawsze w tej samej pozycji, a poruszone z niej powraca znów do tego samego położenia, znaczy to, że jest ono cięższe w jednym punkcie obwodu. Należy je wyważyć przez założenie na obręczy przeciwwagi, bowiem inaczej takie źle wyważone koło powodować będzie podczas jazdy niebezpieczne chybotanie kół.

Do powyższej regulacji należy dodać uwagę, że koła przednie muszą mieć pewną zbieżność do przodu, wynoszącą dla wozów osobowych od 3 do 6 mm, a dla ciężarowych od 6 do 12 mm. Jednak zasada ta nie stosuje się do osi przedniej napędowej, którą należy regulować według wskazówek fabrycznych.



Nachylenie kół (karosaż) mierzony różnicą C-D

Nowe konstrukcje:

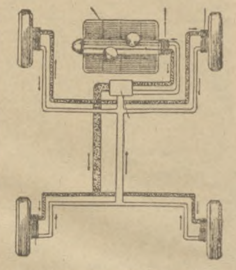
Napędu

NOWA SZWEDZKA KOSTRUKCJA

Szwedzki konstruktor Salle stworzył nową rewolucyjną konstrukcję przeniesienia mocy z silnika na koła z wykluczeniem skrzyni biegów, wału napędowego i wyrównywacza.

Silnik za pomocą pompy powoduje przepływ rzadkiego oleju do małych turbinek umieszczonych na każdym kole. Szybkość reguluje się większym lub mniejszym przepływem oleju. Szwedzcy konstruktorzy są zdania, że już w roku 1950 będą mogli seryjnie wyrabiać ten typ samochodu.

EL



Schemat napędu olejowego

Sprzęgła

NOWE SPRZĘGŁO ELEKTROMAGNETYCZNE

Fabryka Rainbow zgłosiła do opatentowania nowy typ sprzęgła. Ze względu na swą miękkość i niezniszczalność może ono być używane do wozów wysokiej klasy, autocarów i precyzyjnych maszyn przemysłowych. Składa się ono z 2 tarcz metalowych posiadających w sobie elektromagnesy.

Pomiędzy tarczami znajduje się olej zmieszany z opiłkami metalu. Przy włączeniu prądu, opiłki w polu magnetycznym spajają obie tarcze. Według danych fabryki próby wypadły bardzo pomyślnie. A. Z.

Przyczepy Samochodowe w Związku Radzieckim

Stosowanie przyczep, zarówno w samochodowym transporcie towarowym jak i pasażerskim, umożliwia racjonalne wykorzystanie pojazdów mechanicznych. Otrzymujemy wtedy pełne obciążenie silnika, bez przeciążania samochodu, a więc bez szkody dla pozostałych zespołów. Zasady te, przestrzegane już od wielu lat w Związku Radzieckim, pozwoliły na wyprodukowanie kilku rodzai przyczep idealnie odpowiadających trnym warunkom eksploatacyjnym. Doświadczenia bowiem i obserwacje poczynione przez samych kierowców, dały cały szereg ulepszeń i nowych urządzeń, przyczyniając się bezpośrednio do podniesienia poziomu radzieckiej produkcji motoryzacyjnej.

PRZYCZEPY JEDNOOSIOWE

Jednoosiowe przyczepy „1-P-1" i „1-P-2" są przeznaczone do eksploatowania z samochodami „GAZ-51" i „ZIS-5", przy czym odpowiednio do wymagań stawianych przez warunki eksploatacji powinny one być zaopatrzone w nadwozia przystosowane do różnorodnych ładunków.

Urządzenie dyszlowe (przyczepne), jak zwykle w takich konstrukcjach, jest sztywne i wykonane jako jedna całość z ramą. Podłużnice ramy są prasowane, a w niektórych seriach ciągnione. Belka osi posiada przekrój okrągły albo kwadratowy. Przewiduje się również zastosowanie osi wykonanej z rury z podsadzanymi albo przyspawanymi końcami.

Mocowanie resorów w zależności od obciążenia osi może być wykonane w sposób analogiczny do mocowania stosowanego w samochodzie „GAZ-51". Według wstępnych obliczeń w przyczepie „1-P-1" resory zasadnicze mogą być użyte bez resorów pomocniczych (wsporników); w „1-P-2" wsporniki muszą być bezwzględnie zastosowane.

W przyczepach tych mogą być również użyte koła, bębny i szczęki hamulcowe (po wprowadzeniu niewielkich zmian) samochodu „GAZ-51".

PRZYCZEPY DWUOSIOWE

Dwuosiowe przyczepy „2-P-2", „2-P-4" i „2-P-6" są podstawowymi typami przyczep przeznaczonych dla zaspokojenia najszerszego zapotrzebowania gospodarki narodowej i armii radzieckiej.

Na podwoziu tych przyczep, tak jak na podwoziu przyczep jednoosiowych, mogą być ustawione nadwozia o najrozmaitszym przeznaczeniu: furgony, sklepiki, warsztaty, zbiorniki itd.

Składowe części układu bieżnego przyczep dwuosiowych mogą być ujednolicone z częściami samochodów holujących, tak samo jak części innych przyczep.

Hydrauliczny układ hamulcowy, który jest użyty w samochodzie „GAZ-51" — nie może być zastosowany w przyczepach. Dla przyczep zarówno jednoosiowych jak i dwuosiowych należy polecić hamulce próżniowe; nie jest wykluczone, że w przyszłości przejdzie się na hamulce elektryczne (w szeregu konstrukcji spotyka się hydrauliczny układ hamulcowy; jednakże układ ten nie znalazł szerokiego zastosowania wskutek niedostatecznej hermetyczności połączeń przewodów hydraulicznych samochodu z układem przyczepy).

Przyczepy „2-P-4" i „2-P-6", których holujące samochody („ZIS-150", „ZIS-151" i „JAZ-200") są zaopatrzone w hamulce powietrzne (pneumatyczne), uzupełniono w niektóre zespoły i urządzenia dodatkowe, a mianowicie: w komory hamulcowe, zawór szybkiego odhamowywania i zawory — przyśpieszający oraz awaryjny. Dodatkowe te zespoły wprowadzono do układu hamulcowego wskutek znacznego wydłużenia głównego przewodu hamulcowego i warunków stawianych przez bezpieczeństwo eksploatacji.

Podłużnice ram dwu- i trzyosiowych przyczep są wygięte i mogą być wykonane bądź drogą tłoczenia, bądź też ze znormalizowanych belek profilowych. Jednakże zastosowanie ostatniego sposobu powiększa ciężar ramy o 15%.

Najmniejszy „Bugatti" na świecie. Pojemność 330 cm.

—o—

Fabryka „Bugatti" wyprodukowała silnik wystawowy o pojemności... 330 cm czterocylindrowy. Posiada on dwa wałki rozrządu w głowicy, oraz sprężarkę i gaźnik, przekraczające rozmiary samego silnika. Moc maksymalną daje przy 10 000 obr. min.



Zwraca uwagę wymiar sprężarki i gaźnika równy całemu silnikowi

ODPOWIEDZI REDAKCJI

O stemplowaniu praw jazdy

PYTANIE:

Przy wymianie na nowe prawo jazdy nie chcą uznać mego prawa jazdy starego, gdyż jest nie ostemplowane, jak to trzeba było zrobić w 1947 roku. Czy jest jakaś możliwość ostemplowania go teraz?

ODPOWIEDŹ:

Sprawa tak się przedstawia: Do wymiany na nowe należy złożyć stare prawo jazdy. Stare prawo jazdy, które nie zostało ostemplowane, straciły ważność, czyli przestało być prawem jazdy. Obecnie już nie można stemplować prawa jazdy. Tak więc pozostaje jedynie złożenie starego prawa jazdy nie stemplowanego na dowód, że się posiadało od dawna prawo jazdy, oraz złożenie egzaminu na żądaną kategorię.

Jest jedno tylko jeszcze wyjście dla tych, którzy mogą udowodnić, że w okresie stemplowania nie mogli tego uczynić, bowiem byli za granicą, w szpitalu, lub gdzie indziej. — Wtedy muszą oni do papierów dołączyć podanie o uznanie prawa jazdy nie stemplowanego za ważne i udowodnić swą rację przez poświadczenie jej w Związku Transportowców lub Automobilklubie. Takie podania rozpatruje Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji i zwykle uwzględnia je.

Rosną kadry przyszłych kierowców wojskowych

Młodzi robotnicy Poznania w Brygadzie Motorowej SP

Jest nas w drugim plutonie 80-chłopców, o najróżniejszym pochodzeniu socjalnym, z przewagą synów robotników. Wielu jest już poważnie zaawansowanych w znajomości tajemnic pracy silnika, doskonale orientujących się w labiryncie trudności piętrzących się przed przyszłymi kierowcami. Są chłopcy pracujący w warsztatach mechanicznych (to ci „spece" od motorów), są młodzi robotnicy, są uczniowie szkół budowlanych, mechanicznych i wreszcie gimnazjów i liceów ogólnokształcących. Stwarza to ogromną różnicę poziomu rozwoju kursistów, ogromną różnicę zainteresowań, stwarza niepokonane zdawało by się trudności w porozumieniu się wzajemnym, w prostym koleżeńskim współżyciu, które jest przecież podstawą zgodnego, harmonijnego funkcjonowania kursu. Lecz stwierdzamy rzecz zdumiewającą: wspólna nauka, wspólne zainteresowanie motoryzacją, wreszcie wspólne zdawanie egzaminów, zbliżają, pozwalają znaleźć wspólny język porozumienia, są tym pierwszym łącznikiem koleżeńskim, który doprowadza w następstwie do trwałej przyjaźni pomiędzy przedstawicielami różnych ugrupowań społecznych. Co więcej! Ci fachowcy, mechanicy swymi wiadomościami o motorach, swoją znajomością prac silników, imponują szalenie swoim kolegom inteligentom ze szkół licealnych ogólnokształcacych, i ta ich wyższość w wiadomościach technicznych to również jeden punkt zbliżenia.

Pracujemy tu wspólnie od połowy marca, i obserwujemy już wielkie zżycie się kursantów, tak pomiędzy sobą, jak też między wykładowcami a uczniami. Jesteśmy już po pierwszych egzaminach sprawdzających, które wypadły zupełnie zadowalniająco. A im dalej tym będzie lepiej, im dłużej będzie trwał kurs, tym ciaśniej zawiążą się węzły koleżeństwa, tym większa będzie ambicja uczniów, aby nikt nie odpadł przy żadnym egzaminie, aby wszyscy zapisani opuścili kurs, z uprawnieniami do prowadzenia samochodów. Ambicją naszą jest zdobyć uprawnienia kierowcy, aby w brygadach SP zawarczały tysiące samochodów, przy odgruzowaniu Warszawy i Wrocławia, przy budowie trasy W—Z, przy budowie naszych portów, przy pracy nad odbudową nowej Polski — Polski dobrobytu. Uczymy się tu, aby wkład państwa na nasze szkolenie oddać Ojczyźnie stokrotnie, aby pracować na polu, na które się obecnie tak wielki nacisk kładzie, na polu rozbudowy motoryzacji. Pod takim natchnieniem pracujemy, takie cele mamy i nie wątpimy, że tak szlachetne założenia doprowadzą nas do jak najlepszych wyników.

junak Skąpski Mieczysław.

Z LISTÓW do Redakcji

Skrzynka Pomysłów

MECHANICZNE PODNOSZENIE MOTOCYKLA NA STOJAK

Wiele trudu, zwłaszcza przy cięższych maszynach, sprawia nam ustawianie motocykla na stojak.

Możnaby jednak to ułatwić przez zastosowanie przy stojaku zębatki i sprzęgiełka z wyłącznikiem, połączonego mechanicznie z silnikiem w ten sposób, że pracujący silnik na luzie, po naduszeniu na wyłącznik, uniósłby automatycznie maszynę i postawił na stojaku.

MECHANICZNY STARTER U MOTOCYKLA

Zastosowanie elektrycznego rozrusznika u motocykla, zwłaszcza lżejszego litrażu jest utrudnione ze względu na małą pojemność akumulatora. Można jednakże wykorzystać ciężar maszyny w tym celu.

Mianowicie siła opuszczania maszyny ze stojaka może nam posłużyć jako rozrusznik za pomocą zastosowania odpowiedniej przekładni trybowej, łączącej stojak z kołem zamachowym.

Wystarczyłoby wtedy po zainstalowaniu powyższego urządzenia nadusić na guzik, a maszyna automatycznie opadnie ze stojaka zapalając nam silnik siłą swego ciężaru.

St. strz. Nowak Władysław.
kreślarz konstrukcyjny budowy maszyn.

Mnożnik 7 — ?

Ob. Ryszard z Garwolina zapytuje, czy słuszne jest, że po częściowym spaleniu ubezpieczonego wozu ciężarowego, PZUW na pokrycie kosztów 80 000.— zł remontu wypłaciło zaledwie 700.— zł.

Sądzimy, iż zaszło tu duże nieporozumienie, gdyż, jak nam wiadomo, koszty PZUW pokrywa przeważnie w 75 — 85%. Żaden mnożnik 7 nie istnieje, jak piszecie nam. Miarodajne jest przy obliczaniu, ile wóz kosztował przed wojną i ile obecnie. Przy obliczaniu cen naprawy bierze się pod uwagę głównie ilość roboczogodzin i materiału zużytego przy remoncie.

Odpowiedzi skrzynki technicznej

Ob. Ryszard z Garwolina zapytuje o niektóre dane techniczne wozu osobowego Mercedes-Benz z silnikiem Diesla.

Nie jesteśmy w posiadaniu katalogu w/w wozu. Możemy jednak podać co następuje:

Model 260-D. Silnik czterocylindrowy, pojemności 2545 ccm, o maksymalnej ilości obrotów 3000 na minutę, wyposażony jest w pompę wtryskową „Bosch" z regulatorem próżniowym. Pompa ta jest budowana specjalnie do wozu osobowego. Silnik nie posiada podgrzewaczy, ma natomiast specjalne urządzenie w rurze ssącej ułatwiające rozruch. Wóz produkowany był w latach 1937-38. Jako wóz użytkowy na 6 osób, był przeznaczony do dłuższych jazd z niewielką przeciętną szybkością. Odznaczał się bardzo powolnym przyśpieszeniem i stosunkowo dużym zużyciem paliwa (około 16 litrów).

Jerzy Olczyk

NIEMCY ŚMIEJĄ SIĘ W OŚWIĘCIMIU

START

O godzinie 11-ej pada deszcz i na miejscu zbiórki jestem sam. O 11 min. 10 nadal kropi, ale jest nas dwóch. Nadjechał bowiem Leo na Sokole 600 z wózkiem. W koszu dwaj jego synowie, mający w sumie 18 lat.

O 11 min. 30 Leo klnie na pogodę i zapala czwartego z kolei „Górnika".

12 min. 10 zjawia się Janek na BMW-u.

12 min. 15 melduje się Roman na Standarcie.

— Nie czekamy dłużej. Odjazd — rzuca komendę Leo

Niestety. Z punktu kontrolnego na Okęciu wyjeżdżamy dopiero o pierwszej. Przez jakiś czas pędzimy zwartą grupką. Wydostajemy się z ciasnej perspektywy podmiejskich osiedli i na prostej za Jankami zwiększamy wreszcie szybkość. Na liczniku strzałka skacze wokół „osiemdziesiątki". W płuca wdziera się czyste powietrze, wiatr huczy i wyje w uszach, w oczach migają nieliczne sylwetki mijanych ludzi.

ODPOCZYNEK

Zatrzymujemy się pod Piotrkowem na krótki odpoczynek

Sytuacja:

Sosnowy las. Przede mną prażący się w słońcu odcinek szosy. Siwy pas asfaltu zapada zwężony zakrętem na prawo. Na lewo daleko ściana drzew i rozjaśniona słońcem przestrzeń.

Przydrożny rów pełen bujnej trawy, pokrytej ruchliwymi cieniami gałęzi

Południowy wiatr, zapach żywicy, z pobliskich pól śpiew skowronka.

Spokój.

Podkładam ręce pod głowę.

Wszystko co składa się na codzienną treść życia odbiegło w niepamięć. W myślach plączą się jedynie tytuły wspomnień, jakżeż wyblakłe wobec otaczającego spokoju.

DYSZEL W POPRZEK DROGI

Długa jednostajna jazda motocyklem na większych odległościach ma to do siebie, że nuży i wprawia w odrętwienie

Na siatkówce oka trwa nieprzerwanie wstążka szosy ginąca w oddali wąskim sznurkiem a ucho przyzwyczaja się do bezustannej parcy silnika. Potem nie dostrzega się otaczającego krajobrazu, miasteczka i osiedla mija się niespostrzeżenie, na skutek chłodzącego pędu powietrza odczuwa się dotkliwe zimno, aż w końcu przychodzi najgorsze...

Traci się wyczucie szybkości.

Na asfaltowej szosie — pusto. W oddali widać jedynie wóz chłopski zdążający w naszym kierunku. Trzyma się „przepisowo" — prawej strony.

Zbliżamy się do niego.

Prowadzi Leo na Sokole, a za nim reszta w stumetrowych odstępach. Jesteśmy wszyscy odrętwieni długą, nieprzerwaną jazdą.

Koń ponosi.

Skacze na środek drogi, mało nie przewracając wozu.

Na dziesięć metrów przed Sokołem.

Za późno na hamulec.

Leo gwałtownie skręca w prawo... na boczną murawę.

Dodaje gazu.

Przemyka się w ostatnim momencie, tuż przed dyszlem.

Chłopcy w przyczepce jak na komendę pochylają się

Będą jeszcze z nich motocykliści.

Koniec dyszla przeskakuje parę centymetrów nad ich głowami.

Nam, nadjeżdżającym z tyłu, wydaje się, że — uderzył.

Nie opodal miejsca wypadku zatrzymujemy się.

Leo jest cokolwiek blady i oddycha głęboko, jak po ciężkiej pracy.

— No, ale udało mi się — mówi — Centymetr, włos, ułamek sekundy a wtedy strach pomyśleć.

PRZY BLASKU KSIĘŻYCA

Grają motory.

Przed wyległymi w aleje mieszkańcami Częstochowy przelatują w wieczornym zmierzchu motory z Łodzi, Warszawy, Olsztyna, Gdyni, Włocławka, Wyszkowa

Głównymi ulicami raz po raz defilują sznury zrzeszonych motocyklistów. Ze wszystkich miast Polski ciągną do Oświęcimia w żałobnej pielgrzymce patrole, sztafety, wycieczki

Motocykliści pragną oddać hołd ofiarom faszyzmu, schylić czoła na miejscu najpotworniejszych w dziejach ludzkich kaźni oraz zadokumentować swym masowym udziałem w Dniu Zwycięstwa — wolę walki o pokój.

Na stacjach benzynowych awantury. Zabrakło paliwa. Cena benzyny u pokątnych handlarzy fantastyczna

Kioski z napojami chłodzącymi oblężone, w restauracjach pełno...

Po krótkim namyśle ruszamy z postoju, przemykamy się przez miasto i prujemy pełnym gazem wspaniałą „kostką" do Katowic, gdzie wjeżdżamy o 11 w nocy.

„ARBEIT MACHT FREI"

Z proporcem klubowym, w białych kombinezonach wjeżdżamy wąską, asfaltową drogą na teren zjazdu.

Przed stolikiem kontrolnym biało-czerwone flagi.

W oślepiającym blasku wiosennego słońca widać, jak na dłoni, rozległy plac przed obozem, zapełniony setkami maszyn.

W powietrzu zapach spalin, wciskający się natrętnie w nozdrza.

Z trudem znajdujemy wśród gmatwaniny motorów właściwe miejsce postoju.

Po zaparkowaniu motocykli czujemy się, jak w rojnym, gwarnym ulu. Lawirujemy wśród gąszcza maszyn i ludzi... Odnajdujemy wreszcie stolik z pamiątkowymi plakietami. Przychodzimy dosłownie w ostatnim momencie. Na godzinę przed zamknięciem zjazdu zabrakło plakiet.

O godzinie 12 min. 30 przed wejściem na teren muzeum w Oświęcimiu ustawiają się czwórkami poczty sztandarowe i delegacje z wieńcami. Za nimi — przybyli z całej Polski uczestnicy zjazdu.

Przekraczamy bramę obozu ze sławetnym napisem „arbeit mach frei".

Za podwójnym rzędem kolczastych, izolowanych drutów ogarnia uczucie powagi.

Żwirowa ścieżka chrzęści pod stopami maszerujących w skupieniu i ciszy motocyklistów z całej Polski. Kilka lat temu tak samo chrzęścił żwir pod nogami wkraczających na teren obozu.

Tak samo szli — z całej Polski...

Towarzyszył im wtedy nienawistny, gardłowy krzyk oprawców faszystowskich.

Teraz panuje cisza

Przeogromna cisza panuje na terenie obozu.

Jest, zdaje się, zawieszona w powietrzu, snuje się między blokami, kładzie się na bujnych trawnikach okalających poszczególne budynki, przeplata kolczaste druty ogrodzenia.

Cisza śmierci.

* * *

Wracając po zakończeniu uroczystości i zwiedzeniu obozu tą samą drogą, zatrzymałem się na chwilę.

Ktoś zakłócał spokój

Zatrudnieni przy remoncie jednego z bloków niemieccy jeńcy pokrzykiwali coś wesoło i śmieli się. Jakaś pani zwróciła na to uwagę napotkanemu strażnikowi. Ten poszedł uspokoić

Ruszyłem dalej i znów zatrzymałem się. Ten na pozór nic nie znaczący wypadek urósł mi nagle w myślach do symbolu. Do groźnego memento.

Niemcy śmieją się.

Słychać śmiech ich w całej Europie.

Nadbiega rechot odradzającego się faszyzmu zachodnio - niemieckiego, któremu dobrze poczęło się dziać w „imperialistycznym gronie" pod czułą opieką anglosaskich kapitalistów.

Na gruzy zniszczonych miast, z trudem dźwiganych w odbudowie, na miejsca niedawnych katowni — nadbiega niemiecki rechot z zachodnich stref okupacyjnych

Na spotkanie mu wybiega słowo — pokój

SPORT

Zwycięzcy WYŚCIGÓW TERENOWYCH w KIJOWIE

Miejski Automobilklub przeprowadził tradycyjny wyścig terenowy o nagrodę gazety „Młodzież Ukrainy". Z dużym zainteresowaniem śledzili mieszkańcy Kijowa przebieg wyścigów. Stokilometrowa trasa przebiegała po pagórkowatym i trudnym terenie. Najlepszy czas dnia uzyskał N. klasie 350 ccm na motocyklu IŻ osiągnął czas: 2 godz. 27 min. 02 sek. Drugim był, wielokrotny zwycięzca tego rodzaju wyścigów, Bogdanowicz („Medyk"). W klasie do 100 ccm pierwszy przybył do mety Kupczyk w czasie 2 godz. 51 min. 50 sek.

W klasie do 125 ccm zwyciężył Osipow („Dynamo") przebywając 100 km. trasę w 2 godz. 31 min. 07.1 sek.

W kategorii do 750 ccm zwyciężył Suwarow („Dynamo") w czasie 2 godz. 29 min. 58,2 sek.

Wszyscy zawodnicy jechali na motocyklach krajowej produkcji.

elk.

GRAND PRIX RUMUNII

W Bukareszcie 6 bm. odbywają się motocyklowe wyścigi o wielką nagrodę Rumunii. W imprezie udział wezmą sportowcy ZSRR, Czechosłowacji, Węgier, Austrii; Włoch, Bułgarii, Holandii, Polski oraz prawdopodobnie Szwecji i Anglii. Odbędą się dwa wyścigi w kategorii maszyn wyścigowych do 600 ccm. Polskę reprezentują w kat. wyścigowej: Dąbrowski Jerzy i Żymirski Andrzej oraz w kat. sportowej Brun Stanisław.

SPORT MOTOROWY

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ



Zdjęcie górne przedstawia zwycięzców wyścigu terenowego w Kijowie Nowikowa i Bogdanowicza. Obaj ci zawodnicy zajmują czołowe miejsca na liście zwycięskich sportowców motorowych Zw. Radzieckiego.

Międzynarodowe WYŚCIGI ŻUŻLOWE w PRADZE

W ubiegłą niedzielę na Masarykowym Stadionie w Pradze stanęli do wyścigów żużlowych najlepsi zawodnicy z Czechosłowacji, Francji, Austrii i Szwecji. Niestety zabrakło wśród nich reprezentantów Polski, mimo tego, że na miesiąc przed zawodami prasa czeska reklamowała Polaków, a wyjazd dwóch naszych żużlowców był postanowiony. Nie dopełniono formalności paszportowych i ponieśliśmy przez to poważną stratę. W obecności 362 tysięcy widzów Szwedzi pokazali w Pradze wspaniałą technikę jazdy.

Nasi chłopcy mogliby się czegoś w Pradze nauczyć.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Thompson — Szwecja przed Rossakiem. Trzecie i czwarte miejsce zajęli Szwedzi — Simens i Langerson. Piąte Seberka — Czechosłowacja. Austryjacy i Francuzi uplasowali się na dalszych miejscach.

Jol.

CZECHOSŁOWACJA W SZEŚCIODNIÓWCE FICM

W Pradze zakończono przygotowawcze rozmowy uczestników czeskich w XXIV sześciodniówce FICM, która odbędzie się od 12 do 17 września w Szkocji. Czesi po osiągnięciu pięknych wyników w XXII. w 1947 i XXIII. sześciodniówce w 1948 roku w Italii, szykują bardzo starannie swe maszyny, celem osiągnięcia jak najlepszych wyników i sukcesów dla czeskiego przemysłu motocyklowego Fabryka Jawa i Ogar zgłosiła już 11 motocykli, w tym 5 jako zespół narodowy — Trophy, 3 o Srebrną Wazę, 3 o nagrodę fabryczną. Fabryka CZ ogłosiła 8 maszyn, nie przewidując zespołu Trophy. Motocykle CZ-125 posiadać będą nowe czteroprzekładniowe skrzynie biegów. Fabryka Manet imprezy tej nie obsadza swymi motocyklami.

A.

SAMOCHODOWY BIEG NA PRZEŁAJ

IMPREZY TERENOWE WZBOGACAJĄ DOŚWIADCZENIA ARMII RADZIECKIEJ

23 km od Moskwy z inicjatywy towarzystwa „Trud" i Centralnego Klubu Kierowców przeprowadzono samochodowy bieg na przełaj. Trasa wyścigu była bardzo różnorodna. Maszyny szły po wyboistych wiejskich drogach, musiały przeciąć dwa brody i pokonać szereg wzniesień.

Bieg odbywał się dla samochodów osobowych POBIEDA na dystansie 20 km.

Od startu prowadziła maszyna nr 31. Następnie dochodzą do niej numery 32 i 35.

Mały zryw w stronę rzeki i koła maszyny wrzynają się w błoto. Kierowca Sobolew i mechanik Masłakow (nr 31) robią wszystko co w ich mocy, aby ruszyć w dalszą drogę. Minęły ich w tym czasie dwie Pobiedy. Zjawia się również nr 36 z kierowcą Fiedułowem. Ten błyskawicznie wybiera miejsce przeprawy i śmiało wjeżdża w bród. Pobieda lekko bierze przeszkodę i dąży w szybkim tempie do mety. Zbliża się finisz. Fiedułow śmiało i szybko jedzie serpentynami. Meta. Chorągiewka sędziego. Tłumy publiczności owacyjnie witają zwycięzcę. Kierowca Fiedułow i mechanik Sidorow przebyli ciężką trasę w czasie 31 minut 11,5 sek., tj. ze średnią szybkością 38,4 km. Należy zaznaczyć, że żadna Pobieda biorąca udział w wyścigu nie uległa uszkodzeniom, co świadczy o wielkiej wytrzymałości radzieckich samochodów i wysokiej technice jazdy kierowców.

Następnie na tym samym terenie odbył się wyścig terenowy samochodów ciężarowych. W kategorii maszyn Gaz-51 zwyciężyli kierowca Iwanow i mechanik Jermołajew. Przebyli oni 40 km w 1 godz. 54 min. 56,6 sek. Drużynowo zwyciężyli kierowcy Centralnego Naukowo-Badawczego Instytutu Transportowego, jadący na maszynach, które przeszły 80 tys. km bez remontu (!).

Konkurencja dla maszyn Zis-150 zakończyła się zwycięstwem maszyny nr 16 z załogą Pimienow i Sawastjanow. Wynik na 40 km 1 godz. 22 min. 26,8 sek.

E. K.



Zalecany w konkursie „ZK" jako kandydat na zwycięzce — Henek Herbert — Pogoń Katowice na swojej DKW 125 w czasie warszawskiego wyścigu ulicznego.

SUKCESY MOTOCYKLISTÓW KOŁCHOZU IM. BUDIENNEGO

WIEŚ POSTĘPOWA PRZODUJE W SPORCIE

W dorocznym wyścigu terenowym o nagrodę gazety „Czarnomorska Komuna" wzięło udział pięćdziesięciu najlepszych motocyklistów Odessy. Na starcie zjawiły się drużyny DOSARM, Dynamo, Burza, Spartak i trzy drużyny kołchozu im. Budeinnego, który wystawił 12 zawodników. Większość zawodników kołchozu składała się z byłych żołnierzy frontowych — obecnie najlepszych stachanowców.

Tłumy widzów obserwowały trasę wyścigu, prowadzącą wzdłuż morskiego brzegu. Na dystansie 86 km (4 okrążenia) wywiązała się ostra walka między motocyklistami. Ogólny zachwyt wzbudzili motocykliści kołchozu im. Budiennego, biorący udział po raz pierwszy w tego rodzaju imprezie, okazali oni wysoką klasę opanowania maszyn i doskonałą orientację w trudnych terenowych warunkach. Przed czwartym i ostatnim okrążeniem na czoło wysunęła się drużyna Dynamo i pierwsza drużyna kołchozu. W skład drużyny Dynamo wchodzili: mistrzowie Ukrainy: Bojarczuk, Guzienko i Babiaciński. Czas dwóch najlepszych z „Dynama" wynosił 2 godz. 53 min. 24 sek. Czas pierwszej drużyny kołchozu, która zajęła II-gie miejsce wynosił 3 godz. 25 min. 29 sek. III-cie miejsce uzyskała 2-ga drużyna Dynamo, a IV-te 2-ga drużyna kołchozu im. Budiennego. Następne V. miejsce 3-cia drużyna Kołchozu.

Zwycięskim drużynom „Dynamo" i kołchozu im. Budiennego zostały wręczone nagrody przechodnie ufundowane przez redakcję gazety „Czarnomorska Komuna".

Elk.

Pierwsza Eliminacja Żużlowa

Pierwszy start w Lublinie

W dniu 15 maja na nowym torze żużlowym w Lublinie odbył się czwórmecz żużlowy między drużynami RKS Skra - Okęcie, GKM, DKS z Łodzi i Tramwajarz — Łódź.

Ze względu na charakter imprezy, która decydowała o spadku z I Ligi Żużlowej, walki były bardzo ostre, czego dowodem jest wypadek, jakiemu uległ łódzki zawodnik Kołeczek.

Niestety nikt ze startujących nie osiągnął specjalnych wyników — najlepszy czas — Zenderowski — 1:42. Przyczynił się do tego mierny tor zbudowany na torfowisku oraz przelotny deszcz, dzięki któremu wyścigi przeciągnęły się do godziny ósmej wieczorem.

W klasyfikacji zespołowej pierwsze i drugie miejsce zdobył RKS Skra — SM Okęcie 67 punktów i Gdański KM — 48 pkt. Spadły z Ligi Tramwajarz — Łódź 45 pkt. i DKS Łódź — 21 pkt.

Duża różnica punktów między pierwszym a drugim miejscem tłumaczy się doskonałą formą zawodników RKS Skra — Okęcie. którzy przebywają na obozie w Lublinie prowadzonym przez czeskiego trenera Szeberkę.

Klasyfikacja indywidualna:
Morawski — RKS Skra - Okęcie 20 pkt.,
Zenderowski — RKS Skra - Okęcie 18 p.,
Kwaśniewski — RKS Skra - Okęcie 16 p.,
Nikitin — GKM 15 pkt.

Zawody obserwowało około 4 000 osób.

Jol

Dalsze rozgrywki w Bydgoszczy

Na stadionie miejskim w Bydgoszczy odbyły się eliminacyjne wyścigi motocyklowe o wejście do Ligi Żużlowej. Już w dzień przyjazdu czołowych zawodników-żużlowców stolica Pomorza żyła pod znakiem sportu motocyklowego, a warkot maszyn wzbudzał zainteresowanie mieszkańców.

Udział w wyścigu wzięły 4 zespoły: „Skra—Okęcie", Warszawa, „Ogniwo" — Łódź, „Związkowiec" — Gdańsk i bydgoska „Gwardia". Niestety bydgoska „Gwardia" nieawansowała do I Ligi, a to z powodu niewyrównanego jeszcze poziomu tej reprezentacji. Ulubieńcy bydgoszczan Bonin i Buda („Gwardia") są już bezsprzecznie dobrymi żużlowcami, natomiast słabszy okazał się Śrubowski, który wycofał się po 1 biegu. Tomaszewski zaś i Szmańda nie są w stanie konkurować jeszcze z czołowymi żużlowcami. Pierwsze miejsce dzięki wyrównanemu zespołowi zajęta Skra Okęcie — Warszawa osiągając 61 pkt. 2-gie miejsce „Ogniwo" — Łódź 56 pkt. 3-cie miejsce Gwardia — Bydgoszcz 45 pkt. 4-te miejsce Związkowiec — Gdańsk 27 pkt.

Najlepszy czas dnia uzyskał Bonin „Gwardia" — Bydgoszcz i Kołeczek „Ogniwo" — Łódź. Czas obu 1,48 minuty, zdumiewając swą techniką jazdy. Ogółem odbyło się 20 biegów.

L. Nelkowski



Kapitan sportowy OZM-Śląsk Władysław Pietrzak jest nie tylko „starym" działaczem w sporcie motocyklowym, ale również najlepszym sprawozdawcą radiowym imprez motorowych. Warszawski wyścig o mistrzostwa Polski był jego jubileuszowym, 50 występem przy mikrofonie. Składamy mu więc gratulacje i... udzielamy głosu na dalsze 50 sprawozdań



SPORT

WYŚCIG NA ULICACH KRAKOWA

Sekcja Motocyklowa Klubu Sportoweg o „Gwardia - Wisła" zorganizowała w dniu 7 maja pierwsze w tym roku wyścigi uliczne. W Krakowie przyjął się zwyczaj urządzania wyścigów ulicznych w sobotnie po południe, co jak wykazuje doświadczenie daje zadawalające wyniki.

W wyścigu startowała elita motocyklistów okręgu krakowskiego z Bębenkiem i Blachaczkiem, „weteranem" Sędzimirem na „nieśmiertelnej" Motosakoche oraz z wicemistrzem Polski Wolffingerem na czele. Wolffinger dowiódł, że reprezentuje w chwili obecnej wysoką klasę jeździecką i będzie niewątpliwie bardzo groźnym rywalem w tegorocznych rozgrywkach o tytuł mistrzowski. Uzyskał on w Krakowie najlepszy czas dnia.

Najwięcej jednak emocji licznie zgromadzonej publiczności dostarczył bieg w kat. powyżej 350 ccm. Na starcie znaleźli się m. in. Sędzimir, Koprowski na świetnie przygotowanej przez inż. Nawratila wyścigowej NSU oraz Górski z Zakopanego na BMW 600. Liczono się bardzo z zawodnikiem zakopiańskim, szczególnie po jego bezapelacyjnym zwycięstwie w międzynarodowych wyścigach zimowych w Zakopanem. Z drugiej strony szybsza maszyna Koprowskiego oraz własny teren (Górski i Sędzimir startowali bezpośrednio po przyjeździe z Zakopanego bez treningu) przemawiały za zwycięstwem krakowianina.



J. Górski — TKM pod opieką swej małżonki oczekuje na start

Już po starcie Górski odbiera jednak prowadzenie i utrzymuje się na pierwszym miejscu przez 6 okrążeń. Ale dopingowany przez tysięczne tłumy Koprowski wychodzi w 7 okrążeniu na czoło przed Górskim i Sędzimirem i już do końca biegu nie daje wydrzeć sobie prowadzenia. Stosunkowo niski czas zwycięzcy przypisać należy wypadkowi, jakiemu uległ Górski oraz przejściowemu defektowi maszyny Koprowskiego. Niemniej jednak żaden z poprzednich biegów nie wypadł tak ciekawie widowiskowo.

Sekcja motorowa „Gward - Wisła" jest bardzo młoda. Jednak po raz pierwszy od wielu lat udało mi się być świadkiem wzorowo przeprowadzonej imprezy. Gęsta sieć megafonów informująca licznie zgromadzoną publiczność wzdłuż trasy biegu, szpalery MO, utrzymujące w ryzach na trudnej trasie znanych z niekarności widzów krakowskich, brak dłużyzn, tak często niestety spotykanych na zawodach motocyklowych, umiejętne wypełnienie luk w koniecznych przerwach między biegami koncertem doskonałej orkiestry milicyjnej oraz, co najważniejsze, idealny spokój i opanowanie samych organizatorów — wszystko to świadczy o wysokiej klasie działaczy sekcji, zasługujących na uznanie.

Wyniki techniczne:

W kat do 130 ccm — 3 okrążenia:

Nowak z KS „Tramwaj" — Kraków na maszynie DKW 125 w czasie 11 m. 25 sek., przed Sochackim (Gwardia-Wisła).

W kat. do 250 ccm — 10 okrążeń:

Piątkowski SM „Gwardia-Wisła" na maszynie PUch 250 w czasie 24 m. 20 sek., przed Śliwińskim i Płoszczycą (obaj z „Gwardii-Wisły").

W kat. do 350 ccm — 10 okrążeń:

Wolffinger z SM „Cracovia" na maszynie DKW 250 ccm z kompresorem w czasie 15 m. 19 sek. (najlepszy czas dnia) przed Ogonowskim z „Gwardii-Wisły".

W kat. ponad 350 ccm — 10 okrążeń:

Koprowski Miecz. z SM „Gwardia-Wisła" na maszynie wyścigowej NSU - 500 w czasie 16 m. 38 sek. przed Górskim Józefem z TKM Zakopane z czasem 16 m 58,8 sek.

R. M.



Również poważny kandydat konkursowy „ZK", Milewski — Unia Poznań. Udziela się on tylko w kat. 250 ccm na NSU.



Andrzej Żymirski (jak widać na zdjęciu) jest bardzo zadowolony ze zdobycia I. miejsca w wyścigu warszawskim. Podzielamy jego radość i... dzielimy się zasługą ponieważ po trasie wyścigu Żymirski jeździ kilka razy dziennie do „naszej Redakcji. (Jak wiedzą wtajemniczeni jest on redaktorem działu w naszym piśmie).

z życia AP

JESZCZE O ZJEŹDZIE DELEGATÓW

Zjazd delegatów oddziałów AP ustalił nowy skład Zarządu Głównego, który tworzą członkowie wybrani ponownie a więc: Kossowski, Wiesław, Heyne Tadeusz, Olechnowicz Eugeniusz, Sawczyk Józef, Solski Paweł, Radzikowski Janusz i nowo dokooptowani:

Gadomski Kazimierz, Loth Edward, Urbanowski Bohdan, Sokołowski Zenon, Rakowski Romuald.

W związku z mającym się odbyć sfuzjowaniem Automobilklubu z Polskim Związkiem Motocyklowym w Zjednoczenie Motorowe RP wyłoniła się kwestia członkowstwa w Federation Internationale de l'Automobile, w Aliance International de Tourisme oraz w FICM. Członkowstwo Polski w tych organizacjach motorowych powinno być utrzymane nadal i celem najbliższych prac Zarządów Gł. AP i PZM będzie znalezienie formy zjednoczenia naszych organizacji motorowych bez utraty osobowości prawnej i tym samym przynależności do podanych wyżej organizacji międzynarodowych.

z życia PZM

KTO WEJDZIE W SKŁAD REPREZENTACJI POLSKI NA ŻUŻLU?

W przededniu międzynarodowych rozgrywek żużlowych, a ściślej mówiąc przed meczem Polska — Szwecja, w dniu 12.VI.49 PZM musi ustalić skład drużyny państwowej. Dlatego też w pierwszym dniach czerwca, na torze żużlowym RKS-Skra w Warszawie, odbywa się parodniowy obóz eliminacyjny dla najlepszych żużlowców polskich. Udział w nim biorą: Smoczyk, Siekalski, Maciejewski, Kołeczek, Kwaśniewski, Krakowiak, Zendrowski, Najdrowski, Olejniczak, Draga, Szalkowski i Szpitalniak.

Należy podkreślić z uznaniem że obecnie wielka ilość żużlowców, to narybek młody, wyłoniony dzięki obozom treningowym i olbrzymiemu wysiłkowi wszystkich klubów motorowych. Umasowienie i rozszerzenie zainteresowania sportem żużlowym wkroczyło w ten sposób na właściwe tory.

Podczas trwania obozu zawodnicy wykorzystają zeszłoroczne Martin-Japy i docierać będą statnio otrzymane Excelsior-Japy. A.Z.

* * *

NOWE MOTOCYKLE SPORTOWE NADESZŁY

Pierwsza część zamówionych przez PZM motocykli już nadeszła. Z drewnianych skrzyń, wzmocnionych okuciami metalowymi, wypakowaliśmy: 9 żużlówek Excelsior — Jap, 6 szybkich maszyn sportowych Triumph — Tiger 100—500 ccm., 8 lekkich 350 ccm. — Triumph — 3 T de Luxe, 1 motocykl wyścigówy Triumph — Grand Prix.

„Zastrzyk" ten podniesie znacznie poziom i atrakcyjność imprez motorowych w obecnym sezonie. Oczekujemy z niecierpliwością na wykonanie reszty zamówienia i nadesłania rasowych wyścigówek.

* * *

V.-prezes sportowy PZM — W. Kosowski w uznaniu położonych zasług na polu zbliżenia motorowego Polski i CSR. został mianowany członkiem honorowym związku zawodników czeskich (Svaz Zavodniku RCS).

UWAGA SAMOCHODZIARZE:

JEDNODNIOWA JAZDA KONKURSOWA

W roku bieżącym, zgodnie z planem, odbędą się trzy jednodniowe jazdy konkursowe dla kategorii sportowej III — II — I, a następnie dla kategorii mistrzowskiej.

Pierwsza jazda konkursowa dla kategorii III-ej odbędzie się w Warszawe 12 czerwca br. Jest to konkurencja otwarta dla wszystkich. Mogą w niej brać również udział kierowcy na samochodach państwowych, zgodnie z zezwoleniem Rady Ministrów z dn. 7 maja.

Eliminacje powyższe znajdują się w ramach programu sportowego zatwierdzonego przez GUKF.

Głównym zadaniem imprezy jest wyszkolenie kierowców i przygotowanie ich do koleżeńskiego współzawodnictwa,

Samochody biorące udział w imprezie będą podzielone na trzy kategorie:

do 1200 ccm
od 1200 do 2200 ccm
ponad 2200 ccm.

Prócz jazdy okrężnej (80 km) przewidziane są próby:

1. jazda terenowa,
2. próba zręczności,
3. badanie techniczne wozu,
4. próba zrywu i hamowania,
5. zmiana koła zapasowego.

Odbycie z wynikiem pomyślnym powyższej eliminacji daje prawo do stawania do konkurencji na kategorię II-gą sportową.

Bliższe dane z dokładnym regulaminem imprezy do nabycia w Automobilklubie (Warszawa, Nowy Świat 35).

WYŚCIGI O MISTRZOSTWO BYDGOSZCZY

Na Stadionie Miejskim odbyły się zawody motocyklowe o mistrzostwo Bydgoszczy, zorganizowane przez bydgoską „Gwardię".

W dwóch kategoriach zostały rozegrane zawody: maszyn turystycznych i specjalnych żużlowych. W kategoriach maszyn od 125 ccm do 500 ccm z przyczepkami. Obfity program zgromadził na Stadion tysiące widzów.

Mistrzostwo miasta zdobyli zawodnicy ZS Gwardia Bydgoszcz. Brawurową jazdę pokazał Szczurowski, osiągając doskonały czas na maszynie DKW 125 ccm, przebył on pięć okrążeń w czasie 2:45,0 min. Ulubieniec Bydgoszczy — Bonin niestety biegu nie dokończył na skutek defektu maszyny.

W kategorii maszyn turystycznych do 125 ccm 1) Flanc — 4:13,2 min., do 200 ccm — 1) Piłat 3:15,0 min., 2) Woźniak 3:15,2 min., do 350 ccm — 1) Wyrębelski 3:23,0 min., 2) Gendaszek 3:27 min., 3) Śmigiel 3:42 min., do 500cc m — 1) Przybyłka 2,57 min. Na motocyklach z przyczepkami zwyciężył Błajda w czasie 3,28 min. W wyścigu maszyn wyścigowych zwyciężył Chałupczak (Związkowiec Inowrocław) 2,43 min., ustalił on najlepszy czas dnia. W biegu tym Bonin uzyskał silną przewagę, ale defekt maszyny nie pozwolił mu ukończyć biegu.

Całkowity dochód z imprezy przeznaczony na akcję zwalczania analfabetyzmu.

(L. N.)



A oto inni kandydaci naszego konkursu: Stanisław Brun (1) — PKM Warszawa na Nortonie 350 i Andrzej Żymirski — Skra Okęcie Warszawa na Triumph 500.

W. T. S.

WARSZTATY TECHNOLOGICZNO - SAMOCHODOWE

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ul. Srebrna Nr 9

Produkują: TŁOKI i PIERŚCIENIE
Wykonują: Remonty silników
Wylewanie i wytaczanie panewek

WARSZTATY SAMOCHODOWE

Fr. OPALIŃSKI

Warszawa, Okopowa 10

Wykonuje wszelkie remonty silników cztero i dwutaktowych. Dorabianie łożysk rolkowych do wałów korbowych MOTOCYKLOWYCH, samochodowych i D.K.W. oraz szlifowanie bloków i dorabianie tłoków.

PIERŚCIENIE tłokowe SWORZNIE TŁOKI

surowe i obrobione do wszelkich marek samochodów, motocykli i silników stałych

Wielki asortyment! Szybka dostawa!

Biuro Techniczno-Samochodowe

Inż. GUSTAW ROTHERT Warszawa, JASNA 10

„AUTO-SKŁAD"

STEFAN SEIFRIED

Wrocław, Świdnicka 10

Sprzedaż części samochodowych i akcesorii.

Wkrótce ukaże się nakładem Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa" książka pod tytułem

„MOTOCYKL"

Książka ta jest przystępnym podręcznikiem dla szerokich rzesz motocyklistów zarówno amatorów jak i fachowych kierowców; obejmuje podstawowe wiadomości teoretyczne, opis budowy działania poszczególnych zespołów i całości motocykla oraz przepisy obsługi.

Objętość około 400 str. z 369 ilustracjami.

Skład Główny — Wojskowa Księgarnia Wysyłkowa
Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11

Główna Księgarnia Wojskowa
Warszawa, Al. Szucha 16

Główna Księgarnia Wojskowa
Łódź, Piotrkowska 47

Wszystkim kierowcom pojazdów mechanicznych pragnącym uzupełnić i pogłębić swą wiedzę zawodową poleca się następujące wydawnictwa:

1. **T. CLAR — Silniki pojazdów mechanicznych**
2. **K. SURDYKOWSKI, O. ENOCH i CZ. WOJTOWICZ — Podręcznik kierowcy pojazdów mechanicznych.**
3. **W. RYCHTER — Zasady obsługi nowoczesnych samochodów.**

DO NABYCIA: w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej
Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11
w Głównej Księgarni Wojskowej
Warszawa, Al. Szucha Nr 16
i Łódź, ul. Piotrkowska Nr 47
i innych księgarniach.

Otrzymaliśmy na skład nowe wydania:

	zł.
Historia Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (Bolszewików). Krótki kurs, w opr. kartonowej	**100.—**
Stalin J. „O podstawach leninizmu" z portretem autora, w oprawie płóciennej	**100.—**
„Biblioteczka Marksistowska" — z 15 różnych tytułów, w broszurze	**1.000.—**

Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa"
Księgarnia w Warszawie
Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11

Zamówienia najdogodniej przesyłać na blankietach PKO—konto Nr. 8008 równocześnie z wpłatą należności

---

CENTRALA HANDLOWA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

MOTOZBYT

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE

SPRZEDAJE

Samochody nowe i po remoncie, ciągniki i przyczepy, silniki spalinowe, motocykle rowery

SPRZEDAJE

Ogumienie, części zamienne do samochodów, ciągników motocykli, rowerów

MOTOZBYT

WŁASNE STACJE OBSŁUGI

Dyrekcja naczelna Warszawa, ul. Mazowiecka 13, tel. 8.86.68 - 8.32.77

Ekspozytury Rejonowe

Warszawa ul. Grójecka 78
Białystok, ul. Kupiecka 17
Bydgoszcz, ul. Dworcowa 49
Gdańsk-Oliwa, ul. Grunwaldzka 339
Kraków, Rynek 11
Łódź, ul. Skrzywaka 6
Kysłowice, ul. Powstańców 6
Poznań, ul. Skorupki 17
Szczecin, ul. Pocztowa 33
Wrocław, ul. Próchnika 135

Sklepy

Warszawa Mazowiecka 11
Bydgoszcz, Dworcowa 49
Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka 36
Jelenia Góra, ul. Stalina 15
Kraków, ul. Rynek 11
Łódź, ul. Piotrkowska 102a
Poznań, ul. Paderewskiego 8
Szczecin, ul. Pocztowa 33

Czytajcie

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY

obj. 100 str.
Cena egzemplarza 200 zł.
Wpłata prenumeraty na konto PKO Łódź 54000

„ZA KIEROWNICĄ"
WYDAWNICTWO MON
„PRASA WOJSKOWA"
REDAKTOR NACZELNY
WILAMOWSKI ZBIGNIEW kpt.
ADRES REDAKCJI
WARSZAWA
UL. FILTROWA 2/4, POK. 418
TEL. 89400, WEWN. 172
ADMINISTRACJA
WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 55
DRUK Z. G. P. W. NR. 1
Nr. zam. 914. B-78507.